Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt V. — Wydany i rozesłany dnia 15 lutego 1873.

16.

Pierwopis.

Réglement de navigation et de police de 8 Novembre 1870,

applicable au Bas-Danube.

La Commission européenne du Danube, vu l'article 112 du réglement de navigation et de police applicable au bas-Danube, en date du 2 Novembre 1865, annexé à l'acte public relatif à la navigation des embouchures du dit fleuve, signé à Galatz le même jour et ratifié dans la séance de la Conférence de Paris, en date du 28 Mars 1866;

Attendu que conformément audit article 112, le réglement sus énoncé a été modifié dans un grand nombre de ses dispositions;

Que d'un autre côté, des dispositions nouvelles ont été édictées pour répondre à des besoins reconnus postérieurement à la mise en vigueur du susdit réglement du 2 Novembre 1865;

Considérant que cette diversité des dispositions de police applicables au bas-Danube est un obstacle à ce que les navigateurs acquièrent facilement une connaissance suffisante de celles qui ont pour eux un caractère obligatoire;

Przekład.

Statut żeglugi i policyi z dnia 8 listopada 1870 roku,

obowiązujący na dolnym Dunaju.

Komisya europejska Dunaju, na zasadzie artykułu 112 statutu żeglugi i policyi z dnia 2 listopada 1865 na dolnym Dunaju obowiązującego, do aktu tyczącego się żeglugi przy uściach rzeczonej rzeki, dołączonego, w Galaczu podpisanego w tym samym dniu a ratyfikowanego na posiedzeniu konferencyi paryskiej w dniu 28 marca 1866;

zważywszy, że stosownie do rzeczonego artykułu 112, znaczna ilość postanowień statutu wyżej wyrażonego została zmieniona;

że z drugiej strony, wydane zostały nowe postanowienia, dla uczynienia zadosyć potrzebom, po wejściu w moc obowiązującą rzeczonego statutu z dnia 2 listopada 1865 postrzeżonym;

ze względu, że dla rozmaitości przepisów policyjnych, na dolnym Dunaju obowiązujących, trudno jest żeglarzom obznajomić się dostatecznie z temi, które ich obowiązują;

Qu'il y a dès-lors opportunité de réunir ces dispositions en un seul réglement, après les avoir soumises à une nouvelle révision;

Arrête le réglement dont la teneur suit:

że zatem jest rzeczą stósowną przepisy te połączyć w jeden statut, przeto rozstrząsnąwszy takowe na nowo;

uchwala statut osnowy następującej:

Dispositions générales.

Przepisy ogólne.

Art. 1.

L'exercice de la navigation sur le bas-Danube, en aval d'Isaktcha, est placé sous l'autorité de l'inspecteur-général de la navigation du bas-Danube et du capitaine du port de Soulina.

Ces deux agents fonctionnent, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission européenne du Danube; leur autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Art. 1.

Żegluga na dolnym Dunaju, poniżej Isakczy, zostaje pod władzą inspektora jeneralnego żeglugi na dolnym Dunaju i kapitana portu Suliny.

Dwaj ci urzędnicy, wykonywają swoje czynności pod nadzorem komisyi europejskiej Dunaju; władza ich rozciąga się bez różnicy na wszystkie bandery.

Art. 2.

L'exécution des réglements applicables au bas-Danube est également assurée par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures conformément à l'article 19 du traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la puissance territoriale.

Art. 2.

Nadto, stosownie do artykułu 19 traktatu paryskiego, okręty wojenne przy uściach zabezpieczają wykonanie statutów, na dolnym Dunaju obowiązujących.

Każdy posterunek okrętowy zajmuje się okrętami swojej narodowości a innemi wtedy, jeżeli na mocy traktatów lub zwyczajów, czyli też w skutku ogólnej lub szczególnej delegacyi, jest powołany do opiekowania się ich banderą.

Jeżeliby nie było okrętu wojennego, mającego prawo interweniowania, władze przełożone nad policyą rzeczną mogą użyć okrętów wojennych krajowych.

Art. 3.

L'inspecteur-géneral est spécialement préposé à la police du bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

Il est assisté de plusieurs surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Art. 3.

Inspektor jeneralny jest głównym zwierzchnikiem policyi na dolnym Dunaju, z wyjątkiem portu Suliny.

Ma do pomocy pewną ilość dozorców, rozdzielonych na rozmaite części rzeki jego okręgu.

Art. 4.

Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Art. 4.

Policya w porcie i przystani zewnętrznej Suliny jest poruczona kapitanowi portowemu Suliny.

Art. 5.

Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent réglement par l'inspecteur-général et par le capitaine du port de Soulina, ou par les agents placés sous leurs ordres.

Ils sont également tenus de leur décliner, s'ils en sont requis, leurs noms, ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtiments, et de leur présenter leur rôle d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17, 23 et 74 ci-dessous.

Une instruction spéciale émanée de la Commission européenne règle, dans ses détails, l'action de l'inspecteur-général et du capitaine du port.

Art. 6.

Indépendamment des fonctions judiciaires qu'ils remplissent dans les cas prévus par les articles 90 et 151 du présent réglement, l'inspecteur-général et le capitaine du port de Soulina prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigantes, ou à leur défaut, par deux autres capitaines. Ils n'exercent toutefois cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

Titre I.

De la police de la rade et du port de Soulina.

Chapitre I.

De la police de la rade de Soulina.

Art. 7.

La rade de Soulina comprend les eaux de la mer, sur un rayon de deux milles nautiques autour de la tête de la digue du Nord.

Art. 5.

Kapitanowie kupieccy, wszelkiej narodowości, obowiązani są spełniać rozkazy inspektora jeneralnego i kapitana portowego Suliny jakoteż ajentów pod ich władzą zostających, dane im na mocy niniejszego statutu.

Również są obowiązani oznajmić im na żądanie swoje nazwisko, swoję narodowość i nazwiska swoich okrętów, tudzież przedłożyć im listę swojej załogi, co jednak nie uwalnia ich od uczynienia zadość przepisom artykułów 10, 17, 23 i 74.

Komisya europejska wyda osobną instrukcyą, urządzającą szczegółowo czynności inspektora jeneralnego i kapitana portowego.

Art. 6.

Inspektor jeneralny i kapitan portowy Suliny, oprócz czynności sądowniczych w przypadkach, artykułami 90 i 151 niniejszego statutu, przewidzianych, orzekają sumarycznie w sporach pomiędzy kapitanami a ich załogami, biorąc do pomocy dwóch kapitanów tej narodowości, do której należą strony spór wiodące, lub gdyby takich nie było, dwóch innych kapitanów. Tę część praw swoich wykonywają jednak tylko wtedy, gdy jeden z interesowanych zażąda ich pośrednictwa i jeżeli w miejscu nie ma innej władzy właściwej.

Część pierwsza.

O policyi w przystani i porcie Suliny.

Rozdział I.

O policyi w przystani i porcie Suliny.

Art. 7.

Przystań Sulińska obejmuje wody morskie w promieniu dwóch mil morskich naokoło czoła grobli północnej.

Art. 8.

Tout bâtiment qui arrive en rade de Soulina, en venant de la mer, est tenu de hisser son pavillon national.

Art. 9.

S'il reste en rade pour charger ou décharger sa cargaison, il est néanmoins soumis aux ordres du capitaine du port de Soulina et de ses agents, pour tout ce qui concerne la police de la navigation.

Il a notamment à se conformer aux dispositions du présent réglement comprises sous le titre V et relatives au service des alléges.

Art. 10.

Il doit mouiller à l'endroit qui lui est désigné par le chef ou par le sous-chef des pilotes de Soulina.

Après quoi, le capitaine ou son second se présente, dans les vingt-quatre heures, au bureau du capitaine du port pour y déposer les papiers du bâtiment.

Art. 11.

Il est interdit aux embarcations des navires mouillés sur la rade de s'engager dans la passe et de circuler dans le port, pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

Chapitre II.

De la police du port de Soulina.

Art. 12.

Le port de Soulina comprend le bras de Soulina sur une longueur de trois milles nautiques, en partant de l'ouverture de la passe formée par les têtes des digues de l'embouchure.

Art. 13.

Aucun navire à voiles ou à vapeur jaugeant plus de cent tonneaux ne peut franchir la passe de Soulina, soit en venant de la mer, soit en sortant du fleuve, sans avoir à bord un pilote breveté par l'administration locale.

Art. 8.

Wszelki okręt, do przystani Sulińskiej od morza przybywający, obowiązany jest wywiesić swoję narodową banderę.

Art. 9.

Jeżeli zatrzymuje się w przystani ażeby ładunek zebrać, lub go na ląd wysadzić, podlega rozkazom kapitana portowego Suliny i jego ajentów we wszystkiem co się odnosi do policyi morskiej.

Mianowicie winien zastosować się do przepisów niniejszego statutu zawartych w części V a tyczących się lichtowania.

Art. 10.

Ma zarzucić kotwicę w tem miejscu, które mu wyznaczy pierwszy lub drugi kapitan rotmanów sulińskich.

Następnie, w przeciągu dwudziestu czterech godzin kapitan lub jego pomocnik udaje się do biura kapitana portowego i składa tam papiery okrętowe.

Art. 11.

Łodziom okrętów, w przystani na kotwicy stojących, zabrania się krążyć w nocy bez zapalonej latarni tak u wejścia do portu jak i w porcie.

Rozdział II.

O policyi portowej w Sulinie.

Art. 12.

Port Suliny stanowi odnoga Sulińska na długość trzech mil morskich, licząc od wjazdu utworzonego przez czoło grobli u ujścia.

Art. 13.

Żaden okręt żeglugowy lub parowy, mający więcej jak sto tonnów, czy to od morza, czy rzeką przybywający nie może przekroczyć wjazdu Suliny, jeżeli nie ma na pokładzie rotmana upoważnionego przez administracyą miejscową.

Cette disposition, toutefois, n'est pas applicable aux bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, lesquels peuvent se servir de leurs propres pilotes.

Sont également dispensés de l'obligation de prendre un pilote breveté, les bâtiments ne jaugeant pas plus de cent cinquante tonneaux, qui traversent l'embouchure de Soulina sur lest.

Le service du pilotage est réglé par des dispositions spéciales comprises sous le titre IV du présent réglement.

Art. 14.

Aucun navire ne peut entrer dans le port de Soulina ou en sortir, sans hisser son pavillon national.

Les autorités du port ne premettent le passage à aucun navire sans pavillon.

Art. 15.

Dans le cas où, par suite de gros temps, le chenal de Soulina est jugé impraticable par le capitaine du port, un pavillon bleu est arboré sur la tour du phare, et indique que les pilotes de l'administration ne peuvent aller en rade.

Art. 16.

Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port et de changer de mouillage sur la réquisition de ces autorités, lorsque cela est reconnu nécessaire.

Il est interdit aux bâtiments à vapeur dont la longueur dépasse cent trente pieds anglais, ainsi qu'aux convois de remorque, de virer de bord, lorsqu'ils arrivent d'amont, dans une des sections du port de Soulina où sont stationnés d'autres bâtiments.

Art. 17.

Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, au bureau du capitaine du port, pour y produire leurs papiers de bord.

Ils sont tenus également, à l'exception des capitaines des bateaux à vapeur faisant

Rozporządzenie to nie tyczy się jednak statków parowych, odbywających podróże peryodyczne, które mogą używać swoich własnych rotmanów.

Podobnież uwolnione są od obowiązku używania upoważnionego rotmana statki, nie mające więcej niż sto pięćdziesiąt tonów, które uście sulińskie przepływają tylko z balastem.

Służba rotmańska, jest urządzona przepisami szczegółowemi, zawartemi w części czwartej niniejszego statutu.

Art. 14.

Żaden okręt nie może wejść do portu sulińskiego ani wyjść z niego nie wywiesiwszy bandery narodowej.

Władze portowe nie dozwolą wejścia żadnemu okrętowi bez bandery.

Art. 15.

Jeżeli kapitan portowy uzna, że z powodu burzy nie można przebywać kanału sulińskiego, będzie wywieszona na latarni morskiej chorągiew błękitna, oznaczająca, że rotmani administracyi nie mogą udać się do przystani.

Art. 16.

Kapitanowie są obowiązani zarzucić kotwicę w tych miejscach, które im władze portowe wyznaczą, i na żądanie tychże władz winni zmienić miejsce zarzucenia kotwicy gdy to będzie uznane za potrzebne.

Statkom parowym, mającym więcej niż sto trzydzieści stóp angielskich długości, jakoteż konduktom holowanym, płynącym pod wodę, nie wolno nawracać w tym samym oddziale portu Suliny w którym stoją inne okręty.

Art. 17.

W dwudziestu czterech godzinach po przybyciu, kapitanowie winni stawić się w biurze kapitana portowego i okazać papiery okrętowe.

Również, z wyjątkiem kapitanów statków parowych, odbywających podróże peryo-

des voyages périodiques, de présenter leurs papiers au directeur de la caisse de navigation de Soulina, qui appose sur le rôle d'équipage de chaque bâtiment entrant dans le Danube, quelle que soit sa capacité, une estampille portant ces mots: „Commission européenne du Danube, caisse de navigation de Soulina," la date de l'année et un numéro d'ordre.

Si les navires qui viennent de la mer ne s'arrètent pas plus de ving-quatre heures à Soulina, les papiers de bord sont rendus immédiatement aux capitaines, après l'accomplissement des formalités prescrites; dans le cas contraire, ils restent déposés au bureau du capitaine du port, par l'entremise duquel ils sont transmis, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire compétente; sauf ce cas, le rôle d'équipage doit toujours se trouver à bord du bâtiment.

Art. 18.

Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent par des cables aux poteaux établis à cet effet le long des deux rives, ou aux bâtiments déjà mouillés, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois corps amarrés bord-à-bord le long de chaque rive.

Ils rentrent leur bâton de foc et leurs bouts-dehors, qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrière.

Art. 19.

Il est interdit aux bâtiments de petit cabotage, ainsi qu'aux alléges, de circuler dans le port pendant la nuit.

Les embarcations du port ou des bâtiments marchands ne peuvent se déplacer pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

Art. 20.

Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur du port, du goudron ou de la poix, à bord des bâtiments.

dyczne, obowiązani są okazać swoje papiery dyrektorowi kasy żeglugi w Sulinie, a ten wyciśnie na liście załogi każdego statku na Dunaj wchodzącego, jakiejkolwiek byłby pojemności, pieczęć z napisem: „komisya europejska Dunaju, kasa morska w Sulinie", z liczbą roku i liczbą protokołu.

Jeżeli okręty przybywające morzem, nie zatrzymują się w Sulinie nad dwadzieścia cztery godzin, papiery okrętowe będą oddane kapitanom zaraz po dopełnieniu przepisanych formalności; w przeciwnym przypadku pozostaną złożone w biurze kapitana portowego, który, jeżeli to będzie potrzebne, pośle je właściwej władzy konsularnej; wyjąwszy ten przypadek, lista załogi powinna znajdować się zawsze na pokładzie okrętowym.

Art. 18.

Po zarzuceniu kotwicy przywięzuje się statki linami do słupów powbijanych w tym celu wzdłuż obu brzegów rzeki, albo do statków będących już na kotwicy; wzdłuż każdego jednak brzegu nigdy więcej jak trzy okręty pokład do pokładu przywiązane być nie mogą.

Ściąga się maszty przednie i boczne które w żadnym przypadku nie mogą być użyte do przywiązania łodzi.

Przez cały czas stania na kotwicy reje zostają mocno przywiązane wzdłuż okrętu.

Art. 19.

Statkom trudniącym się żeglugą nadbrzeżną miejscową, jakoteż lichtanom zabronione jest krążyć w porcie nocą.

Łodzie portowe jakoteż okręty handlowe nie mogą w nocy zmieniać miejsca bez zapalonej latarni.

Art. 20.

W obrębie portowym nie wolno grzać smoły lub mazi na pokładzie okrętów.

Les capitaines veillent à ce qu'il ne soit fait usage, à leur bord, de lumières quelconques, autres que des lampes à verre ou des lanternes.

Kapitanowie winni czuwać, ażeby na ich pokładzie nie używano innego światła prócz lamp szklannych lub latarni.

Art. 21.

Le capitaine de tout bâtiment arrivant dans le port de Soulina, avec un chargement composé, exclusivement ou en partie, de pétrole, de poudre à canon ou de mine ou d'autres matières explosibles, est tenu d'en faire immédiatement sa déclaration au bosseman ou au pilote, avant de prendre son mouillage, et de produire l'autorisation dont il doit être muni pour l'importation de la poudre.

Art. 21.

Kapitan każdego okrętu przybywającego do portu Suliny z ładunkiem, złożonym wyłącznie lub po części z nafty, prochu strzelniczego lub do rozsadzania, albo z innych materyałów wybuchających, jest obowiązany oznajmić to natychmiast bosmanowi lub rotmanowi, nim zarzuci kotwicę i okazać upoważnienie, w które przywożąc proch powinien być zaopatrzony.

Art. 22.

Les bâtiments ayant du pétrole à bord ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, sur la rive gauche, en aval de tous les autres bâtiments, et il leur est interdit de s'amarrer ou de jeter l'ancre dans aucune autre section du port.

Les bâtiments ayant à bord des matières explosibles ne peuvent mouiller que dans la partie supérieure du port, en amont de tous les autres bâtiments, et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine.

Art. 22.

Okręty, mające na pokładzie naftę mogą zarzucać kotwicę tylko w dolnej części portu, po lewym brzegu, poniżej wszystkich innych okrętów i jest zabronione przywięzywać je lub zarzucać kotwicę w którejkolwiek innej części portu.

Okręty mające na pokładzie materyały wybuchające mogą zarzucać kotwicę tylko w górnej części portu, powyżej wszystkich innych okrętów i obowiązane są wywiesić chorągiew czerwoną na wierzchołku masztu przedniego.

Art. 23.

Avant de sortir du port pour prendre la mer, les capitaines se présentent au bureau du capitaine du port pour y produire leurs papiers, et ils sont également tenus, à l'exception des capitaines des bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, de présenter leurs papiers au directeur de la caisse de navigation, qui annule alors, au moyen de l'empreinte d'une griffe, l'estampille apposée, à l'entrée, sur le rôle d'équipage, conformément à l'article 17 ci-dessus.

Le rôle ne peut être rendu au capitaine avant qu'il n'ait produit son connaissement si son bâtiment sort chargé, mais pour les bâtiments qui reçoivent ou complètent leur chargement sur la rade de Soulina, la production du connaissement peut être remplacée par celle d'un manifeste certifié par l'au-

Art. 23.

Przed opuszczeniem portu dla udania się na morze, kapitanowie udają się do biura kapitana portowego, dla okazania swoich papierów i są również obowiązani, wyjąwszy kapitanów statków parowych, odbywających podróże peryodyczne, okazać papiery swoje dyrektorowi kasy morskiej, który natenczas wybiciem stempla zniweczy pieczęć, wyciśniętą stosownie do powyższego artykułu 17 na liście załogi, gdy okręt przybył do portu.

Lista załogi nie może być zwrócona kapitanowi, dopóki nie okaże swojego listu frachtowego, jeżeli okręt jego odchodzi obciążony; okręty jednak, które ładunek otrzymują lub uzupełniają w przystani Suliny, mogą zamiast listu frachtowego okazać deklaracyą, potwierdzoną przez właściwą władzę

torité consulaire ou locale compétente, et faisant connaître la nature et la quantité des marchandises embarquées. Ce manifeste doit même être produit avant le retrait du rôle quipage.

Après l'acquittement des droits de navigation établis par le tarif en vigueur à l'embouchure de Soulina et le paiement ou la consignation des amendes infligées en vertu des réglements sur la police de la navigation ou en vertu du susdit tarif, le rôle d'équipage est présenté à la chancellerie du capitaine du port, où doit toujours s'effectuer la dernière expédition pour les bâtiments en partance, et qui délivre alors aux capitaines de ces bâtiments le laissez-passer qui leur est nécessaire pour prendre la mer.

Art. 24.

Le capitaine de tout bâtiment qui par suite d'accident ou de vent contraire, entre en relâche dans le port de Soulina, ou est obligé d'y rentrer après en être sorti pour prendre la mer, est tenu de se présenter, dans les vingt-quatre heures de la rentrée, au bureau du capitaine de port, pour y faire sa déclaration.

Il est tenu également de produire, dans le même délai, son rôle d'équipage au directeur de la caisse de navigation de Soulina. Ce rôle lui est immédiatement rendu.

Art. 25.

Les bâtiments qui entrent dans le port de Soulina, dans l'un des cas prévus par l'article précédent, ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman ou par le pilote.

Chapitre III.

Dispositions communes à la rade et au port de Soulina.

Art. 26.

L'article 73 du présent réglement, qui interdit le jet du lest ailleurs que dans les

konsularną lub miejscową, w której rodzaj i ilość towarów naładowanych są wymienione. Deklaracya ta powinna także być okazana przed odebraniem listy załogi.

Po opłaceniu podatków morskich, taryfą obowiązującą dla uścia sulińskiego przepisanych i po zapłaceniu lub zagwarantowaniu kar pieniężnych, nałożonych na mocy porządków morskich policyjnych albo na mocy rzeczonej taryfy, przedkłada się listę załogi w kancelaryi kapitana portowego, gdzie zawsze uskutecznia się ostateczna odprawa odchodzących okrętów i która wtedy wydaje kapitanom tych okrętów przepustkę potrzebną do udania się na morze.

Art. 24.

Kapitan każdego okrętu, który w skutek wypadku lub przeciwnego wiatru wchodzi do przystani portu sulińskiego albo zmuszony jest wrócić do niej po wypłynięciu na morze, jest obowiązany udać się w dwudziestu czterech godzinach po powrocie do biura kapitana portowego dla uczynienia deklaracyi.

Również jest obowiązany okazać w tym samym terminie dyrektorowi kasy morskiej w Sulinie listę swojej załogi. Lista będzie mu natychmiast zwrócona.

Art. 25.

Okręty przybywające do portu Suliny w jednym z przypadków przewidzianych artykułem poprzedzającym mogą zarzucać kotwicę tylko w dolnej części portu, w miejscu które im będzie wskazane przez bosmana lub przez rotmana.

Rozdział II.

Przepisy wspólne dla przystani i portu w Sulinie.

Art. 26.

Artykuł 73 niniejszego porządku, zabraniający wyrzucania balastu w innych

endroits désignés à cet effet, s'applique notamment à la rade et au port de Soulina proprement dit.

Art. 27.

Tout bâtiment mouillé dans le port ou sur la rade de Soulina, qui ne porterait pas l'indication de son nom sur son bordage extérieur, est tenu de porter ce nom affiché, en grands caractères, sur une partie facilement visible de son arrière, pendant toute la durée du mouillage.

Art. 28.

Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans le port ou dans la rade extérieure.

Art. 29.

En cas d'échouement et de naufrage, ainsi qu'en cas d'avaries, le capitaine du port de Soulina porte les secours les plus urgents pour assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses apparaux, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Après quoi, il se dessaisit de l'administration du sauvetage et envoie tous les actes dressés par lui à la plus proche autorité compétente.

Titre II.

De la police du fleuve.

Chapitre I.

Règle génerale.

Art. 30.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment à voiles ou à vapeur, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la

miejscach, prócz tych, które do tego celu są wyznaczone odnosi się w szczególności do przystani i właściwego portu Suliny.

Art. 27.

Na każdym okręcie, zarzucającym kotwicę w porcie lub w zatoce Suliny, jeżeli nazwa jego nie jest umieszczona na futrowaniu zewnętrznem, powinna być nazwa ta przybita wielkiemi głoskami na jego tylnej części w miejscu łatwo widzialnem, dopóki okręt stoi na kotwicy.

Art. 28.

Bez pozwolenia kapitana portowego nie wolno wyciągać kotwic, łańcuchów i innych przedmiotów spuszczonych w porcie lub zatoce zewnętrznej.

Art. 29.

Jeżeli okręt rozbije się, osiędzie na mieliźnie lub zostanie uszkodzony, kapitan portowy Suliny niesie najnaglejszą pomoc, ażeby zabezpieczyć ocalenie ładunku, okrętu i jego rynsztunków, i dla zabezpieczenia ogólnego dobra żeglugi.

Po czem zaprzestaje kierowania ratowaniem, a wszelkie akta przez siebie wydane odsyła do najbliższej władzy właściwej.

Część druga.

O policyi rzecznej.

Rozdział I.

Przepis ogólny.

Art. 30.

Każdy kapitan lub szyper okrętu żaglowego lub parowego, będącego w podróży lub stojącego na kotwicy albo przywiązanego do brzegu, obowiązany jest czuwać, ażeby okręt jego nie tamował żeglugi, nie uszkadzał ani innych okrętów, ani schodów, znaków morskich, sygnałów, dróg do holowania i innych urządzeń do żeglugi służących, na

navigation, placés sur le fleuve ou sur les rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Les bâtiments naviguant ou stationnant dans le bras de Soulina sont tenus de porter leurs ancres suspendues librement aux bossoirs, sans les fixer au bordage.

Les conducteurs de trains de bois ou radeaux sont soumis aux mêmes règles de précaution que ceux des bâtiments.

Chapitre II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

Art. 31.

En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route, et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser, sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante.

Art. 32.

Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il doit s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi; si le bâtiment qui remonte est engagé dans le passage au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de mouiller l'ancre qu'il doit toujours porter à l'arrière, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.

Art. 33.

Dans les courbes du bras de Soulina, et dans les passes étroites, en général, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

rzece lub po brzegach; z równą troskliwością winien też czuwać nad własnem bezpieczeństwem.

Okręty płynące lub stojące w odnodze sulińskiej obowiązane są mieć kotwice wolno wiszące u windy okrętowej nie przymocowane do futrowania okrętu.

Konduktorowie tratew wszelkiego rodzaju winni zachowywać taką samą ostrożność jak i konduktorowie okrętów.

Rozdział II.

Przepisy dla statków spotykających się lub wymijających.

Art. 31.

Postanawia się jako prawidło ogólne, że żadnemu okrętowi nie wolno wyprzedzać drugiego okrętu, w tym samym kierunku płynącego, a dwom okrętom, płynącym ze stron przeciwnych, wymijać się, w tych miejscach, gdzie rzeka nie jest dostatecznie szeroka.

Art. 32.

Żaden okręt nie powinien drogi, którą płynie drugi okręt, przecinać tak, aby to było dla tamtego przeszkodą.

Jeżeli okręt płynący pod wodę, ujrzy iż będzie musiał spotkać się z okrętem za wodą płynącym, a to w miejscu nie dość szerokiem, winien zatrzymać się poniżej przesmyka, dopóki go ten drugi okręt nie wyminie; jeżeli okręt w górę płynący znajduje się w przesmyku w chwili spotkania, okręt płynący na dół obowiązany jest zarzucić kotwicę, którą powinien zawsze mieć z tyłu, i zatrzymać się powyżej dopóki droga jego nie będzie wolna.

Art. 33.

W krzywiznach odnogi sulińskiej i w ogóle w wąskich przesmykach, statki parowe nie powinny zbliżać się na małą odległość do okrętów przed niemi płynących.

Art. 34.

Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent, faisant route en sens contraire, celui qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer. Il en est de même, lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer, à défaut de quoi, il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus.

Il est, d'ailleurs, tenu de donner les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-après.

Si deux bâtiments à vapeur donnent simultanément le même signal, le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Art. 34.

Jeżeli dwa statki parowe albo dwa okręty żaglowe ze stron przeciwnych z wiatrem pomyślnym płynące, spotkają się, ten, który płynie pod wodę, winien trzymać się lewego brzegu, a ten który płynie za wodą, prawego brzegu, tak, aby się zwróciły do siebie sterami, jak to jest zwyczajem na morzu. Dzieje się podobnież, gdy statek parowy i okręt żaglowy, z wiatrem pomyślnym, płynące, spotkają się ze sobą.

Kapitan albo szyper, który uchybi tym przepisom, powinien dowieść, jeżeli nastąpi uszkodzenie okrętu, że niemożna ich było zachować, w przeciwnym razie sąd właściwy pociągnie go do odpowiedzialności.

Nadto jest obowiązany dać sygnały przepisane poniżej w artykułach 36 i 37.

Jeżeli dwa statki parowe dadzą jednocześnie ten sam sygnał, trzeba się zastosować do tego sygnału, który daje statek płynący za wodą.

Art. 35.

Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-après, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

Art. 35.

Jeżeli dwa statki parowe płynące ze stron przeciwnych przybędą przed krzywiznę, powinny dać sobie sygnały przepisane artykułami 36 i 37 i ten, który jest niżej, zatrzyma się, dopóki tamten nie przepłynie.

Art. 36.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour, ou un fanal éclairé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment

Art. 36.

Jeżeli statek parowy chce wyprzedzić inny statek parowy, płynący w tym samym kierunku, daje sygnał za przybyciem na małą odległość, a to pięciokrotnem zadzwonieniem lub zaświstaniem, i wywijaniem na przodzie pokładu chorągwią na drzewcu, albo wywiesza na połowie masztu we dnie chorągiew błękitną a w nocy zapaloną latarnię z szkłem białem. Ujrzawszy te sygnały, statek płynący naprzód usuwa się na lewą stronę i zostawia wolne przejście drugiemu statkowi, płynącemu na prawo; jak tylko okręt płynący

qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

Art. 37.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'article 36, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Art. 38.

Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que de l'arrière du bâtiment l'oeil puisse plonger dans le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtiments engagés dans la courbe, il signale son approche au moyen d'un coup de sifflet.

Art. 39.

Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Art. 40.

Les bâtiments qui naviguent en louvoyant veillent, dans leurs évolutions, à ne pas se trouver sur la route des bateaux à vapeur.

Art. 41.

Les capitaines et patrons de bâtiments portant forte charge ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux,

z tyłu, zbliży się na połowę długości do okrętu, który go wyprzedza, albo do końca statków, które holuje, ten ostatni statek winien zwolnić bieg, dopóki tamten go nie wyprzedzi.

Art. 37.

Jeżeli okręt chyżej płynący, zbliży się do okrętu żaglowego i chce go wyprzedzić, daje mu sygnał, ostrzegając go wcześnie o tem, okręt zaś idący naprzód winien mu się usunąć z drogi od strony wiatru.

Jeżeli okręt parowy chce wyprzedzić okręt żaglowy, płynący w tymż samym kierunku, daje mu sygnały przepisane w artykule 36, nim się zbliży do niego na małą odległość i wymija okręt żaglowy po stronie odwróconej od wiatru.

Art. 38.

Okręty parowe płynące na dół winny zwolnić bieg w miejscach, w których rzeka tworzy mocne krzywizny, dopóki z tylnej części okrętu nie będzie widać dalszej drogi. Jeżeli statek parowy ujrzy okręty płynące po krzywiźnie, daje sygnał jednorazowem gwizdnięciem, oznaczającem, że się przybliżył.

Art. 39.

Każdy okręt parowy, płynący czy to na dół, czy w górę rzeki, obowiązany jest usuwać się okrętom które tylko prąd wody porusza.

Okręt tylko prądem poruszany powinien nawzajem, spotkawszy inne okręty, czy to żaglowe czy parowe, zająć miejsce równoległe od brzegów, ażeby przejście jak najmniej tamować.

Art. 40.

Okręty lawirujące winny strzedz się ażeby wśród ruchów swoich nie weszły w drogę statkom parowym.

Art. 41.

Kapitanowie i szyprowie okrętów wiozących ciężki ładunek, albo okrętów naładowanych, mających mniej niż sześćdziesiąt

sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bâtiments à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrèter complétement en cas de danger pour les dits bâtiments, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

Art. 42.

Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 36, 37 et 38, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 34 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-dessus.

Art. 43.

En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 36, 37 et 38 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions des dits articles, et de ranger sur une seule ligne les bâtiments conduits à la remorque.

tonów, winny oddalić się jak można najbardziej od drogi okrętów parowych, z któremi się spotykają, albo które ich doganiają.

Kapitanowie statków parowych, ze swojej strony, płynąc w pobliżu okrętów, w ustępie poprzedzającym wzmiankowanych, winni zwolnić działanie swojej machiny, a nawet całkiem je zatrzymać jeżeli statkom rzeczonym grozi niebezpieczeństwo, i jeżeli zresztą mogą to uczynić bez niebezpieczeństwa dla siebie samych lub dla okrętów które holują.

Art. 42.

Kapitanowie lub konduktorowie okrętów do holowania, płynących ze statkami lub bez nich, są obowiązani zachowywać wszystkie powyższe przepisy; w szczególności winni zastosować się do przepisów 36, 37 i 38 artykułu gdy statki holowane mają wyprzedzić inne; wyjąwszy ten ostatni przypadek, nigdy dwa kondukty nie powinny znajdować się obok siebie czy to na kotwicy, czy w podróży.

W przypadku spotkania się z okrętami żaglowemi lub parowemi, płynącemi z przeciwnej strony, statek holujący, jeżeli płynie w górę rzeki, może uchybić przepisom powyższego 34 artykułu, dla pozostania po za prądem rzeki, jeżeli może to uczynić nie zagrażając bezpieczeństwu okrętów z któremi się spotyka.

Jednak statek holujący, jeżeli korzysta z tego pozwolenia, obowiązany jest dać sygnały przepisane powyżej artykułami 36 i 37.

Art. 43.

Postanawia się jako przepis powszechny, że wszelki okręt parowy, który nie holuje konduktu, jakoteż wszelki okręt żaglowy, płynący z wiatrem pomyślnym, powinien ustępować miejsca konduktowi statków holowanych. Jeżeli do tego nie ma dosyć miejsca, kapitanowie i konduktorowie tak holujących jak i holowanych okrętów są obowiązani nawet w tym przypadku, jeżeli sygnały przepisane powyżej w artykułach 36, 37 i 38 nie były dane, usunąć się stosownie do przepisów rzeczonych artykułów i sprowadzić okręty holowane do jednej linii.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher, autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Les bateaux à vapeur à aubes ne peuvent amarrer le long de leur bord les bâtiments qu'ils remorquent dans la Soulina.

Il est interdit, dans tous les cas, de naviguer dans ce bras du fleuve avec plus de deux bâtiments amarrés bord-à-bord.

Art. 44.

Si deux bâtiments halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage.

Art. 45.

Nul ne peut entreprendre de dépasser les bâtiments halés, si ce n'est en appuyant sur la rive opposée à celle sur laquelle s'exerce le halage.

Les bâtiments halés doivent, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-dessus, se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

Art. 46.

En se conformant aux règles prescrites par les articles 31 à 45 qui précèdent, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

Kapitanowie i konduktorowie statków holujących i holowanych, powinni nadto we wszystkich przypadkach spotkania się z innemi okrętami poprzybliżać do siebie ile możności okręty holowane swojego konduktu, ażeby dla innych okrętów dość szerokie pozostało miejsce.

Okrętom parowym mającym koła, nie wolno przywięzywać wzdłuż pokładu okrętów które holują do Suliny.

W każdym razie zabronione jest płynąć w tem ramieniu rzeki z więcej niż dwoma okrętami, pokład do pokładu przywiązanemi.

Art. 44.

Jeżeli przy jednym i tym samym brzegu spotkają się ze sobą dwa okręty holujące, płynące ze stron przeciwnych, ten, który płynie w górę, usuwa się tak, ażeby tamten mógł przejść.

Jeżeli okręt holowany bydłem pociągowem, spotka się z konduktem holowanym rękami ludzkiemi, ten ostatni ustępuje tamtemu.

Jeżeli okręt holowany spotka się z drugim, przywiązanym do brzegu, kapitan tego ostatniego winien pozwolić majtkom okrętu holowanego wejść na jego pokład dla przeniesienia liny.

Art. 45.

Okrętów holowanych nikt nie może wyprzedzać, chyba jeżeli płynie nie przy tym brzegu, po którym się holuje, lecz przeciwnym.

Okręty zaś holowane, zobaczywszy sygnały przepisane powyżej artykułami 36 i 37, winny zająć miejsce jak najbliżej tego brzegu, przy którym płyną.

Art. 46.

Stosując się do przepisów podanych powyżej artykułami 31 i 45 okręty powinny wystrzegać się wszelkich niebezpieczeństw w żegludze i mieć wzgląd na okoliczności szczególne, które mogą zrządzić potrzebę odstąpienia od tych przepisów dla uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa.

Chapitre III.

Règles pour le halage.

Art. 47.

Le chemin qui longe les deux rives du fleuve est spécialement affecté au halage des bâtiments, soit à bras d'hommes, soit au moyen d'animaux de trait; les piétons et les voitures peuvent également en faire usage.

Art. 48.

La largeur du chemin de halage, en dehors des ports, est fixée au minimum de vingt pieds anglais, comptés à partir de la rive normale du fleuve. Le chemin de halage doit être libre de tout objet qui peut en entraver l'usage, tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions.

Art. 49.

Il n'est pas permis d'établir dans le fleuve et notamment près des rives, des moulins sur bateaux, des roues d'irrigation et autres constructions de ce genre, sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police du fleuve.

Art. 50.

Il est expressément défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage, à moins que le propriétaire riverain ne se charge de rétablir la communication au moyen d'un pont.

Art. 51.

Des poteaux d'amarre ayant été établis le long de la Soulina, les capitaines et patrons éviteront de planter des pieux ou de fixer des ancres sur les chemins de halage, pour l'amarrage de leurs bâtiments.

Chapitre IV.

Règles pour la navigation pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

Art. 52.

Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil), doit être muni d'une lumière blanche,

Rozdział III.

Przepisy o holowaniu.

Art. 47.

Droga idąca po obu brzegach rzeki jest przeznaczona w szczególności do holowania okrętów, czy to rękami ludzkiemi, czyli też zapomocą siły zwierzęcej; również może także służyć dla pieszych i dla wozów.

Art. 48.

Szerokość drogi do holowania, po za obrębem portów, ma wynosić najmniej dwadzieścia stóp angielskich licząc od normalnego brzegu rzeki. Droga do holowania powinna być wolna od wszelkich takich przedmiotów, któreby mogły utrudniać jej używanie, jakoto krzaków, drzew, płotów, domów i innych budowli.

Art. 49.

Na rzece a mianowicie blisko jej brzegów nie wolno zakładać młynów na łodziach, machin do irrygacyi i innych budowli tego rodzaju bez formalnego upoważnienia od władzy nad policyą rzeczną przełożonej.

Art. 50.

Wyraźnie jest zabronione przecinać rowami drogę do holowania, chyba że właściciel brzegu zobowiąże się wystawić most dla naprawienia komunikacyi.

Art. 51.

Ponieważ wzdłuż Suliny są już umieszczone kołki do wiązania, kapitanowie i szyprowie zaniechają wbijania palików lub kotwicy na drodze do holowania przeznaczonej, w celu przymocowania swoich okrętów.

Rozdział IV.

Przepisy tyczące się żeglugi w nocy lub podczas mgły.

Art. 52.

Wszelki statek parowy, płynący w nocy (pomiędzy zachodem a wschodem słońca), powinien być zaopatrzony światłem białem,

facilement visible à la distance de deux milles, au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord, et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge, de tribord avant.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine dont ils ne doivent jamais faire usage.

Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendemment de leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au-dessus de l'autre en tête de mât, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur.

Pour l'application des règles prescrites par le présent article, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles, est considéré comme navire à voiles, et tout navire, dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles et trois feux blancs en tête de mât, placés l'un au-dessus de l'autre.

Art. 53.

Les bâtiments à voiles, les convois de remorque et les redeaux ne peuvent naviguer lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives du fleuve.

Art. 54.

Par un temps de brume, les bâtiments à vapeur ne naviguent qu'à mouvement ralenti, et ils font tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de cinq en cinq minutes; ils sont tenus de jeter l'ancre si la brume devient épaisse au point qu'il leur soit impossible d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuient, ou vers laquelle ils se dirigent.

łatwo widzialnem z odległości dwóch mil przynajmniej, wywieszonem na czele masztu przedniego, światłem zielonem u steru a światłem czerwonem na lewym boku okrętu.

Światła boczne trzeba zaopatrzyć od wewnątrz zasłonami w kierunku od tylnej do przedniej strony, tak, aby ani zielone światło z boku, ani czerwone ze steru nie było widzialne.

Okręty żaglowe, gdy płyną pod żaglem lub są holowane, powinny mieć te same światła co statki parowe, z wyjątkiem białej latarni na maszcie przednim której nie powinny nigdy używać.

Statki parowe, holujące jeden lub więcej innych statków, powinny mieć oprócz świateł po bokach, dwa światła białe, umieszczone jedno nad drugiem na maszcie, które służą do odróżnienia ich od innych statków parowych.

Pod względem stosowania się do przepisów niniejszego artykułu, wszelki okręt parowy, gdy płynie tylko za pomocą swoich żagli, uważany będzie za okręt żaglowy, a wszelki okręt, którego maszyna jest w ruchu, jakiekolwiek ma żagle, uważany będzie za okręt parowy.

Tratwy płynące w nocy powinny mieć światło białe na każdym rogu i trzy białe światła na maszcie umieszczone jedno nad drugiem.

Art. 53.

Okręty żaglowe, kondukty holowane i tratwy nie powinny płynąć, gdy ciemności nie pozwalają widzieć jednocześnie obu brzegów rzeki.

Art. 54.

Podczas mgły statki parowe płyną z mniejszą chyżością; trzeba wówczas dzwonić bez przerwy dzwonem na pokładzie będącym i co pięć minut wydawać świstnięcie; a jeżeli mgła stanie się tak gęstą, że nie widać brzegu, koło którego lub do którego statek zmierza, trzeba zarzucić kotwicę.

Art. 55.

Il est interdit aux bâtiments de laisser leurs amarres en travers du fleuve pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

Chapitre V.

Règles pour les bâtiments au mouillage.

Art. 56.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation.

Sauf l'exception prévue par l'art. 75 ci-après, il est également interdit aux bâtiments de s'amarrer ou de mouiller dans les courbes du fleuve, même le long des rives, sous peine d'être responsables de toutes les avaries que leur présence aura pu occasionner.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord-à-bord, le long des chemins de halage.

Art. 57.

Lorsque par suite de brouillards, un bâtiment ou un radeau est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, si c'est un bateau à vapeur, de faire tinter la cloche du bord, et dans le cas contraire, de héler du porte-voix. Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

Art. 58.

Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé qui est placé, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par le dernier alinéa de l'article 52 ci-dessus, sauf les feux des deux angles, du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer.

Art. 55.

Zabroniono jest okrętom zostawiać liny poprzek rzeki w nocy lub podczas mgły.

Rozdział V.

Przepisy dla okrętów stojących na kotwicy

Art. 56.

Zarzucanie kotwicy lub przywiązywanie okrętu w rzece jest wyraźnie zabronione.

Wyjąwszy przypadek przewidziany poniżej artykułem 75 jest podobnież zabroniono przywiązywać okręt lub zarzucać kotwicę w krzywiznach rzeki, nawet wzdłuż brzegów pod odpowiedzialnością za wszelkie szkody, które obecność okrętu może tam zrządzić.

Po za obrębem portu dwa lub więcej okrętów nie mogą stać na kotwicy lub być przywiązane pokład do pokładu wzdłuż dróg do holowania.

Art. 57.

Jeżeli w skutek mgły okręty lub tratwy muszą zatrzymać się gdzieindziej a nie w zwykłem miejscu zarzucania kotwicy, są obowiązane dawać co pięć minut sygnały a mianowicie statki parowe zapomocą dzwonka okrętowego a tratwy zapomocą trąby głosowej. Sygnały te trzeba powtarzać co pięć minut.

Art. 58.

Wszelki statek zatrzymujący się na rzece w nocy, powinien być opatrzony zapaloną latarnią, umieszczoną albo na końcu jednego z wielkich masztów albo na innej w oko wpadającej części statku, od strony wody, w taki sposób, aby mogła być widziana przez płynących tak w górę rzeki, jak i na dół.

Tratwy stojące na kotwicy w nocy, powinny mieć światła przepisane powyżej w ostatnim ustępie artykułu 52, wyjąwszy światła na dwóch węgłach ku brzegowi zwróconych, które należy zgasić.

Art. 59.

Lorsque pour s'amarrer, ainsi que dans le cas d'échouement prévu dans le chapitre VII ci-après, un bâtiment ou un radeau est obligé de placer un câble ou une chaine en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promtement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

Art. 59.

Jeżeli dla przywiązania, jakoteż w przypadku rozbicia, przewidzianym poniżej w rozdziale VII, okręt lub tratew jest zmuszona umieścić linę lub łańcuch w poprzek rzeki, takowe powinny być natychmiast spuszczone jak tylko inny okręt będzie potrzebował przepłynąć.

Chapitre VI.

Règles spéciales pour les radeaux.

Art. 60.

Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir, lorsqu'ils naviguent dans le bras de Soulina, qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds dudit bras offrant la moindre profondeur.

Art. 61.

Il est interdit à tout radeau ou train de bois ayant un tirant d'eau de plus de neuf pieds anglais ou une largeur de plus de quarante pieds anglais, et à tout train de bois destiné à prendre la mer, quelles que soient ses dimensions, de naviguer dans le bras de Soulina. sans être remorqué par un bateau à vapeur.

Art. 62.

Il est également interdit à tout radeau ou train de bois non remorqué de naviguer dans le bras de Soulina pendant la nuit, c'est-à-dire entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 63.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le bras de Soulina, qui n'est pas remis à flot dans les vingt-quarte heures, peut être allégé et défait même, au besoin, par les agents de la police fluviale. aux frais du propriétaire.

Rozdział VI.

Przepisy szczegółowe dla tratew.

Art. 60.

Tratwy wszelkiego rodzaju, płynąc w odnodze Suliny, powinny mieć zagłębienie najmniej o dwie stopy angielskie mniejsze, jak stan wody w najpłytszych miejscach rzeki.

Art. 61.

Tratwom wszelkiego rodzaju, zagłębiającym się więcej niż na dziewięć stóp angielskich, lub szerszym nad czterdzieści stóp angielskich, jakoteż tratwom jakichkolwiek rozmiarów, przeznaczonych do morskiej podróży, nie wolno płynąć odnogą Suliny, jeżeli nie są holowane przez statek parowy.

Art. 62.

Również zabronione jest tratwom wszelkiego rodzaju, jeżeli nie są holowane, płynąć odnogą Suliny w nocy. to jest od zachodu do wschodu słońca.

Art. 63.

Wszelka tratwa, która w odnodze Suliny osiędzie na mieliźnie, jeżeli w dwudziestu czterech godzinach nie będzie spuszczona. może być sprzątnięta a nawet w razie potrzeby rozebrana przez ajentów policy rzecznej, na koszt właściciela.

Chapitre VII.

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage.

Art. 64.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau échoué dans le cours de la Soulina est tenu de placer sur un point convenablement situé, et tout au moins à un kilomètre en amont de son bâtiment, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant le fleuve, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Lorsqu'un bâtiment échoué se trouve sous voiles ou sous vapeur, il est tenu de héler les bâtiments qui s'approchent, avant qu'ils ne soient arrivés à petite distance, pour les avertir de son immobilité.

Art. 65.

Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

Art. 66.

Tout naufrage dans le cours de la Soulina est réputé suspect, hors les cas exceptionnels, et il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, qu'il est imputable à la négligence ou à la mauvaise volonté du capitaine ou de son équipage.

Le pilote du bâtiment est personnellement responsable du naufrage, s'il a eu lieu par suite de mauvaise manoeuvre.

Art. 67.

Si contre toute probabilité, un bâtiment vient à faire naufrage dans le cours de la Soulina, le capitaine doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à

Rozdział VII.

Przepisy tyczące się osiadania na mieliźnie i rozbicia.

Art. 64.

Każdy kapitan albo szyper statku lub tratwy, która osiędzie na mieliźnie w odnodze Suliny, obowiązany jest postawić straż w miejscu stosownem, w odległości najmniej jednego kilometra powyżej statku, mającą ostrzegać statki i tratwy płynące z biegiem wody, i uwiadamiać je gdzie i jaki zaszedł wypadek.

Jeżeli statek, który osiędzie na mieliźnie płynie pod żaglem lub zapomocą pary, obowiązany jest ostrzedz statki zbliżające się, nim przybędą na małą odległość i uwiadomić je że jest nieruchomym.

Art. 65.

Statki parowe mogą używać tylko połowy siły machiny gdy płyną w miejscach, w których statek lub tratwa osiadła na mieliźnie.

Art. 66.

Wszelkie rozbicie okrętu w odnodze Suliny, będzie uważane za podejrzane, prócz przypadków wyjątkowych, i dopókiby inaczej nie dowiedziono, będzie się mniemać, że należy je przypisać niedbalstwu albo złej woli kapitana lub jego załogi.

Rotman okrętowy jest osobiście odpowiedzialny za rozbicie, jeżeli to nastąpi w skutek złych obrotów.

Art. 67.

Jeżeli wbrew wszelkiemu prawdopodobieństwu okręt rozbije się koło Suliny, kapitan winien dołożyć wszelkiego usiłowania w celu usunięcia go zaraz ku jednemu brzegowi, ażeby środek rzeki był wolny.

Kapitan okrętu rozbitego i jego załoga zostaną na pokładzie lub na brzegu w po-

proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'article 68 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoique ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaines, câbles &ª &ª.

bliżu miejsca nieszczęścia dopóki nie będzie spisany wywód słowny, wzmiankowany poniżej w artykule 68.

Jest im zabronione wyjmować pod jakim kolwiek pozorem ładunek, materyał, kotwice, łańcuchy, liny itd. itd.

Art. 68.

Aussitôt après le naufrage, le pilote du bâtiment fait prévenir le plus promptement possible l'inspecteur-général de la navigation, par les agents de la surveillance du fleuve.

L'inspecteur-général se rend immédiatement sur les lieux et dresse un procès-verbal circonstancié du sinistre, qui est communiqué par ses soins à l'autorité compétente.

Art. 68.

Zaraz po rozbiciu rotman zawiadomi jak można najprędzej inspektora jeneralnego żeglugi przez ajentów dozoru rzecznego.

Inspektor jeneralny uda się niezwłocznie na miejsce, spisze szczegółowy wywód słowny nieszczęścia i przedłoży go władzy właściwej.

Art. 69.

Si l'inspecteur-général juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bâtiment, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'inspecteur-génnral; celui-ci dirige le sauvetage, jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les soins des autorités préposées à la police du fleuve, peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Art. 69.

Jeżeli inspektor jeneralny uzna za potrzebne poczynić niezwłocznie jakie środki dla dobra żeglugi, wezwie do tego kapitana okrętu rozbitego, ten zaś jest obowiązany niezwłocznie oświadczyć, czy opuści swój okręt, czyli też razem ze swoją załogą będzie działał pod rozkazami jeneralnego inspektora, który kieruje ratowaniem póty, póki idzie o dobro publiczne a nie o dobro prywatne.

Okręt, który został wyratowany staraniem władz, przełożonych nad policyą rzeczną, może być zniewolonym do pokrycia kosztów ratowania i zachowywania materyałów.

Art. 70.

Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit, dans le but d'opérer le sauvetage des bâtiments naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'inspecteur-général ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave quelconque à la navigation.

Art. 70.

Wszelkie prace, podejmowane przez właścicieli, asekurantów i innych uprawnionych, w celu ratowania okrętów rozbitych i ich ładunku, uskuteczniają się pod dozorem inspektora jeneralnego lub jego ajentów i mogą być natychmiast wstrzymane, jeżeliby w jakimkolwiek względzie tamowały żeglugę.

Art. 71.

Si, hors le cas d'urgence prévu par l'article 69 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est jugé nécessaire, les propriétaires, assureurs ou autres ayants-droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à défaut de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'inspecteur-général, dans les limites déterminées par le susdit article 69; le bâtiment naufragé, avec ses agrès, ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au paiement des frais d'enlèvement.

Art. 72.

En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'inspecteur-général, s'il est à même de constater les faits, et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'autorité compétente.

Chapitre VIII.

Règles pour les jet du lest.

Art. 73.

Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial ou dans la rade de Soulina; il leur est également interdit de le décharger en mer, dans les parties qui avoisinent la rade, sur un fond de moins de soixante pieds anglais.

Le déchargement à terre, en dehors du port de Soulina, ne peu être opéré que sur les points de la rive déterminés par l'inspecteur-général de la navigation, et désignés dans un avis rendu public.

Le capitaine du port de Soulina désigne les endroits sur lesquels le lest peut être débarqué dans le port.

Art. 71.

Jeżeli, wyjąwszy przypadek nagłości, przewidziany powyżej w artykule 69, usunięcie wiązania lub szczątków okrętu rozbitego będzie uznane za potrzebne, właściciele, asekuranci lub inni uprawnieni winni uskutecznić to w ciągu miesiąca po otrzymaniu w tej mierze zawiadomienia; w przeciwnym razie prace mogą być wykonane z urzędu przez inspektora jeneralnego w granicach oznaczonych powyżej w artykule 69; w przypadku takim okręt rozbity tudzież jego przybory lub ich szczątki są przeznaczone najprzód na pokrycie kosztów uprzątnięcia.

Art. 72.

W przypadkach uszkodzenia, mianowicie jeżeli te nastąpiły w skutek starcia się dwóch okrętów, inspektor jeneralny, jeżeli może potwierdzić fakta i jeżeli będzie o to wezwany przez jednę ze stron interesowanych, spisuje podobnież wywód słowny, i przesyła go władzy właściwej.

Rozdział VIII.

Przepisy o wyrzucaniu balastu.

Art. 73.

Zabrania się bezwarunkowo okrętom wyrzucać balast w łożysku rzeki lub w zatoce Suliny; podobnież zabrania się im wyrzucać go w morze w miejscach naokoło zatoki, których głębokość nie dochodzi sześćdziesięciu stóp angielskich.

Na lądzie, poza obrębem portu Suliny, można wyrzucać balast na brzegi tylko w miejscach przez inspektora jeneralnego wyznaczonych, ogłoszeniem publicznem wskazanych.

Miejsca w porcie, w których balast można wyrzucać, wyznacza kapitan portowy.

Le lest débarqué doit être, dans tous les cas, transporté à une distance telle, que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais, au moins, de la rive normale du fleuve, et il ne peut pas être entassé à plus de quatre pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau de la rive.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur.

Art. 74.

Pour assurer, autant que possible, l'exécution de la disposition qui précède, tout navire quittant sur lest le port de Soulina, pour un des ports situés en amont, doit se munir d'un certificat du capitaine du port, constatant son tirant d'eau produit par le lest.

Ce certificat doit être conservé à bord, pendant toute la durée du voyage en amont, pour être produit à toute réquisition de l'inspecteur-général ou de ses agents.

Titre III.

De la police du port de Toultcha.

Art. 75.

Tout bâtiment qui veut stationner à Toultcha, doit s'amarrer à la rive droite, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois bâtiments amarrés bord-à-bord.

Art. 76.

Aucun bâtiment ne peut jeter l'ancre dans le chenal navigable, devant Toultcha, sur la droite des corps-morts et de bouées rouges établis le long de la rive gauche du fleuve, ni entre les poteaux de la rive droite portant des ancres renversées.

Art. 77.

Il est permis aux bâtiments de se haler sur les bouées et corps-morts pour doubler la courbe de Toultcha, mais ils ne peuvent, dans aucun cas, s'y amarrer à poste fixe.

Balast wyrzucony, powinien być w każdym przypadku usunięty na taką odległość, ażeby spód nasypu był oddalony przynajmniej o dwadzieścia stóp angielskich od normalnego brzegu rzeki i nie może wznosić się wyżej niż cztery stopy angielskie ponad poziom rzeki.

Przepisy niniejszego artykułu odnoszą się także do wyrzucania popiołu i zuzli z okrętów parowych.

Art. 74.

Ażeby ile możności zapewnić wykonanie poprzedzającego przepisu, postanawia się, że wszelki okręt, opuszczający port Suliny z balastem, i udający się do jednego z portów wyżej leżących, powinien postarać się u kapitana portowego o certyfikat, potwierdzający ile okręt zagłębia się w skutek balastu.

Certyfikat ten powinien być zachowywany na pokładzie przez cały czas podróży w górę rzeki, dla pokazania go na każde żądanie inspektorowi jeneralnemu lub jego ajentom.

Część trzecia.

O policyi portowej w Tulczy.

Art. 75.

Wszelki okręt, chcący zatrzymać się w Tulczy, powinien być przywiązany do prawego brzegu, jednak nigdy więcej jak trzy statki nie mogą być przywiązane pokład do pokładu.

Art. 76.

Żaden okręt nie może zarzucać kotwicy w spławnym korycie przed Tulczą, po prawej stronie pali i znaków czerwonych umieszczonych wzdłuż lewego brzegu rzeki, ani pomiędzy słupami po prawym brzegu, mającemi kotwice wywrócone.

Art. 77.

Wolno naciągać okręty około znaków morskich i palów dla odcięcia krzywizny pod Tulczą, ale w żadnym przypadku nie wolno przywięzywać ich stale.

Cette défense, toutefois, ne concerne pas les bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, qui s'arrêtent temporairement devant Toultcha.

Il est également interdit à deux ou plusieurs bâtiments de se haler simultanément à l'aide de la même bouée.

Zakaz ten jednak nie odnosi się do statków parowych, odbywających podróże peryodyczne i zatrzymujących się czasowo przed Tulczą.

Podobnież jest zabronione aby dwa lub więcej niż dwa statki używały jednocześnie do holowania tego samego znaku.

Titre IV.

Du service de pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

Chapitre I.

Pilotage à l'embouchure.

Art. 78.

Le pilotage à l'embouchure étant obligatoire, ainsi qu'il est dit à l'article 13 du présent réglement, un corps spécial de pilotes brevetés et responsables fonctionne à Soulina, sous la direction d'un chef-pilote et du capitaine du port.

Le brevet de pilote est délivré par le capitaine du port et doit être visé par lui chaque année; il cesse d'être valable à défaut du visa annuel.

Art. 79.

Une embarcation est prête à transporter les pilotes à bord des bâtiments qui se dirigent vers le port, en venant de la mer, aussitôt que la vigie de la tour du phare signale leur approche.

Les pilotes sont tenus d'aller à la rencontre des bâtiments, jusqu'à la distance d'un mille à partir du musoir de la digue du Nord.

Art. 80.

Rendus à bord, ils font connaître aux capitaines la profondeur de la passe, et ceux-ci, de leur côté, déclarent aux pilotes le tirant d'eau et la quotité du chargement de leur navire.

La quotité du chargement est déclarée sans délai par les pilotes au capitaine du port de Soulina.

Część czwarta.

O służbie rotmańskiej przy uściu i na rzece.

Rozdział I.

O służbie rotmańskiej przy uściu.

Art. 78.

Ponieważ przy uściu trzeba koniecznie używać rotmanów, jak to w artykule 13 niniejszego statutu przepisano, pełni służbę w Sulinie osobny oddział rotmanów upoważnionych i odpowiedzialnych, zostających pod zwierzchnictwem kapitana rotmanów i kapitana portowego.

Rotmanom wydaje patenty kapitan portowy, i jest obowiązany corocznie takowe potwierdzać; patent corocznego potwierdzenia nie mający, jest nieważny.

Art. 79.

Jak tylko straż na wieży latarni morskiej da znak, że od morza zbliża się okręt do portu, statek w pogotowiu będący przewiezie rotmanów na jego pokład.

Rotmani są obowiązani płynąć na przeciwko okrętów na odległość jednej mili od czoła grobli północnej.

Art. 80.

Przybywszy na pokład zawiadamiają kapitanów jaka jest głębokość wjazdu, ci zaś oznajmują rotmanom jakie jest zagłębienie oktętu i jak wielki wiozą ciężar.

Deklarowaną wielkość ciężaru oznajmiają rotmani niezwłocznie kapitanowi portowemu Suliny.

Art. 81.

Tout pilote étranger au corps des pilotes de Soulina, qui se trouve à bord d'un navire prêt à traverser la passe, est tenu, aussitôt après l'arrivée du pilote local, de lui abandonner entièrement la conduite du navire.

Art. 81.

Każdy rotman, nie należący do korpusu rotmanów Suliny, a znajdujący się na pokładzie okrętu, mającego przebyć wjazd, jest obowiązany oddać całkiem kierowanie okrętem rotmanowi miejscowemu jak tylko ten przybędzie na pokład.

Art. 82.

A la sortie du fleuve, le pilote local est tenu de conduire le bâtiment jusqu'à la distance d'un quart de mille, au moins, à l'Est du musoir de la digue du Nord.

Art. 82.

Gdy okręt z rzeki wypływa, rotman miejscowy jest obowiązany prowadzić okręt aż na odległość najmniej ćwierci mili na wschód czoła grobli północnej.

Art. 83.

La taxe de pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes locaux de recevoir aucune rémunération de la part des capitaines dont ils ont piloté les bâtiments.

Art. 83.

Ponieważ opłata rotmańska od statków tak wchodzących na rzekę jak i z niej wychodzących, jest już zawarta w opłatach żeglarskich pobieranych w Sulinie, rotmanom miejscowym jest zabronione przyjmować jakiekolwiek wynagrodzenia od kapitanów których okręty przeprowadzili.

Chapitre II.

Du pilotage dans le cours du fleuve.

Art. 84.

Indépendamment du corps des pilotes chargés de conduire les bâtiments dans la passe de l'embouchure de Soulina, et dirigés par le capitaine de port, il y a un service spécial de pilotes également brevetés, pour les bâtiments marchands qui naviguent dans le fleuve entre Soulina et Braïla.

Le corps des pilotes fluviaux est placé sous l'autorité de l'inspecteur-général de la navigation, par lequel le brevet de pilote est délivré.

Ce brevet doit être visé chaque année par l'inspecteur-général et cesse d'être valable à défaut de l'accomplissement de cette formalité.

Le service du pilotage est dirigé par un chef-pilote qui est tenu d'avoir trois bureaux, à Galatz, à Braïla et à Toultcha, et par un sous-chef résidant à Soulina.

Rozdział II.

O służbie rotmanskiej na rzece.

Art. 84.

Oprócz korpusu rotmanów, przeznaczonych do kierowania okrętami przy wjeździe do uścia Suliny, a zostających pod zwierzchnictwem kapitana portowego, są osobni rotmani, podobnież upoważnieni, do statków handlowych, płynących rzeką pomiędzy Suliną a Braiłą.

Korpus rotmanów rzecznych zostaje pod zwierzchnictwem jeneralnego inspektora żeglugi, który też wydaje rotmanom patenta.

Patent ten powinien być wizowany corocznie przez inspektora jeneralnego i jeżeli formalność ta, nie będzie dopełniona, przestaje być ważnym.

Służbą rotmańską kieruje kapitan rotmanów który jest obowiązany mieć trzy biura w Galaczu, Braile i Tulczy i drugi kapitan rezydujący w Sulinie.

Les pilotes brevetés du service fluvial ont seuls la faculté de piloter les bâtiments durant leur navigation entre Soulina et Braïla, tant à la remonte qu'à la descente, mais il leur est interdit, sauf à ceux des paquebots à vapeur effectuant des voyages périodiques, de les piloter dans la passe de l'embouchure de Soulina.

Sont autorisés, toutefois, à exercer le pilotage dans la passe de Soulina, sur la réquisition de l'autorité du port, les pilotes fluviaux munis du brevet de pilote auxiliaire de l'embouchure.

Rotmani upoważnieni do służby na rzece mają wyłaczne prawo prowadzenia okrętów gdy płyną pomiędzy Suliną a Braiłą czy to w górę czy na dół, lecz jest im wzbronione prowadzić je do uścia Suliny z wyjątkiem parowców pocztowych odbywających podróże peryodyczne.

Jednakowoż rotmani rzeczni, mający patenta na pomocników rotmańskich u uścia rzeki, są upoważnieni do pełnienia służby rotmańskiej u wjazdu do Suliny na żądanie władzy portowej.

Art. 85.

Les capitaines marchands ne sont pas tenus de prendre un pilote breveté en remontant le fleuve, lorsqu'ils effectuent eux-mêmes le voyage à bord de leur bâtiment; le sous-chef pilote de Soulina, préposé au pilotage fluvial, est tenu toutefois, même dans ce cas, de leur procurer un pilote, s'ils le demandent.

Pour la navigation en aval, tout bâtiment marchand ayant d'après ses papiers nationaux une portée de plus de cent tonneaux, ainsi que tout radeau au train de bois, doit prendre un pilote breveté du service fluvial. Il en est de même pour les bâtiments de plus de cent tonneaux qui remontent le fleuve, sans que le capitaine ou patron se trouve à bord.

Art. 85.

Kapitanowie handlowi, płynąc w górę rzeki, nie są obowiązani brać upoważnionego rotmana, jeżeli sami kierują podróżą na pokładzie statku; jednakowoż drugi kapitan rotmański Suliny, przełożony nad służbą rotmańską rzeczną, winien i w tym przypadku dać im rotmana, jeżeli tego zażądają.

Płynąc na dół, każdy statek handlowy, mający według swoich papierów legitymacyjnych więcej niż sto tonów, jakoteż tratwy wszelkiego rodzaju, powinny mieć rotmana upoważnionego do służby rzecznej. Toż samo rozumie się o statkach więcej niż sto tonów mających, i w górę płynących, jeżeli kapitan lub szyper nie znajduje się na pokładzie.

Art. 86.

Le voyage en amont commence au moment où le navire quitte le port de Soulina pour remonter le fleuve; il finit lorsque le navire arrive, soit à son port de destination, soit à Braïla, lorsqu'il est destiné pour un port situé en amont de ce dernier ou pour Matchin.

Le voyage en aval commence à Braïla ou à la sortie du port dans lequel le navire a pris sa cargaison, ou ses expéditions s'il descend vide, dans le cas où ce port est situé en aval de Braïla; il finit au moment où le bâtiment prend son mouillage dans le port de Soulina.

Les bâtiments partant de Matchin, de Podbachi ou d'un port situé en amont de Braïla,

Art. 86.

Podróż pod wodę zaczyna się w chwili gdy okręt opuszcza port suliński aby płynąć w górę rzeki; kończy się zaś, gdy okręt przybywa do miejsca przeznaczenia albo do Braiły, jeżeli jest przeznaczony do portu leżącego powyżej tego miejsca lub do Matczyny.

Podróż na dół zaczyna się w Braile albo u wyjścia z portu, w którym okręt wziął swój ładunek, albo swoje papiery jeżeli płynie próżny, gdy port ten leży poniżej Braiły; kończy się zaś, gdy okręt zarzuci kotwicę w porcie Suliny.

Okręty odpływające z Matczyny, z Podbachy albo z portu leżącego powyżej Braiły

prennent leur pilote, pour le voyage en aval, lors de leur passage à Braïla; ceux qui partent des ports de Réni ou d'Ismaïl ont la faculté de le prendre en passant à Toultcha.

Art. 87.

Les capitaines règlent, d'un commun accord avec les pilotes fluviaux, le salaire dû à ces derniers pour le pilotage à la remonte. Toutefois, en cas de contestation à cet égard, les autorités des ports n'admettent, de la part des pilotes, aucune demande tendant à obtenir, outre le traitement à bord, un salaire de plus de six francs par jour de voyage, pour la conduite d'un bâtiment à voiles. Ce salaire peut s'élever au maximum de cent francs par jour, pour les pilotes des bâtiments à vapeur.

Quant au pilotage obligatoire du voyage à la descente, la taxe en est fixée, ainsi qu'il suit:

Les bâtiments à voiles de plus de cent tonneaux et ne dépassant pas cent cinquante tonneaux, paient:

Pour le trajet de Galatz ou d'un port situé en amont de ce point, à Soulina, cent dix francs;

Pour le trajet de Réni ou d'Ismaïl à Soulina, quatre-vingt dix francs;

Et pour le trajet de Toultcha à Soulina, soixante francs.

Les bâtiments à voiles de plus de cent cinquante tonneaux et ne dépassant pas deux cent cinquante tonneaux, ainsi que les radeaux et trains de bois, paient:

Pour le trajet de Galatz ou d'un port situé en amont de ce point, à Soulina, cent vingt-cinq francs;

Pour le trajet de Réni ou d'Ismaïl à Soulina, cent francs:

Et pour le trajet de Toultcha à Soulina, soixante quinze francs.

Les bâtiments à voiles de plus de deux cent cinquante tonneaux, paient:

Pour le trajet de Galatz ou d'un port situé en amont de se point, à Soulina, cinquante centimes par tonneau de jauge;

biorą rotmana do podróży na dół w przejeździe koło Braiły; te, które płyną z portów w Reni lub Izmaile mogą wziąść go płynąc koło Tulczy.

Art. 87.

Co się tyczy wynagrodzenia rotmanów za prowadzenie statków pod wodę, w tej mierze kapitanowie umawiają się z rotmanami. Jeżeliby jednak przyszło do sporu pod tym względem, władze portowe nie pozwolą rotmanom żądać za sterowanie okrętem żeglowym większego wynagrodzenia jak sześć franków za każdy dzień podróży, prócz wyżywienia na pokładzie. Za sterowanie statków parowych wynagrodzenie to może być podwyższone najwięcej do stu franków za dzień.

Taksa za obowiązkowe sterowanie okrętów płynących z biegiem wody, jest ustanowiona jak następuje:

Okręty żaglowe mające nad sto a nie więcej niż stopięćdziesiąt tonów, płacą;

za drogę z Gałaczu albo z portu leżącego powyżej tego miejsca do Suliny, sto dziesięć franków;

za drogę z Reni albo z Izmaiły do Suliny, dziewięćdziesiąt franków;

a za drogę z Tulczy do Suliny, sześćdziesiąt franków.

Okręty żaglowe, mające nad stopięćdziesiąt tonów a nie więcej niż dwieście pięćdziesiąt tonów, jakoteż tratwy wszelkiego rodzaju, płacą:

za drogę z Gałaczu albo z portu leżącego powyżej tego miejsca do Suliny, sto dwadzieścia pięć franków;

za drogę z Reni albo z Izmaiły do Suliny, sto franków;

a za drogę z Tulczy do Suliny, siedmdziesiąt pięć franków.

Okręty żaglowe mające nad dwieście pięćdziesiąt tonów, płacą:

za drogę z Gałaczu albo z portu leżącego powyżej tego miejsca, do Suliny, pięćdziesiąt centymów od tony;

Pour le trajet de Réni ou d'Ismaïl à Soulina, quarante centimes par tonneau;

Et pour le trajet de Toultcha à Soulina, trente centimes par tonneau.

Les bâtiments à vapeur ne paient que la moitié de ces taxes, et ceux qui effectuent leurs voyages entre les ports du Danube et les ports de la mer Noire ou du Bosphore peuvent en être affranchis, pourvu que le pilote du bord soit muni d'un brevet de pilote fluvial.

Le chef-pilote du service fluvial prélève. sur le montant de la taxe acquittée par chaque bâtiment à voiles, une somme déterminée ainsi qu'il suit:

Trois francs, pour les bâtiments de plus de cent tonneaux et ne dépassant pas cent cinquante tonneaux;

Quatre francs, pour les bâtiments de plus de cent cinquante tonneaux et ne dépassant pas deux cent cinquante tonneaux, ainsi que pour les radeaux et trains de bois;

Et deux centimes par tonneau, pour les bâtiments de plus de deux cent cinquante tonneaux.

Ce prélèvement n'est que de moitié sur la taxe de pilotage payée par les bâtiments à vapeur, mais il est effectué, même pour ceux de ces bâtiments dont les pilotes sont engagés à titre permanent, et qui sont affranchis du paiement de ladite taxe.

Le surplus des taxes est acquis aux pilotes.

Ces taxes sont acquittées entre les mains du directeur de la caisse de navigation de Soulina, qui seul peut en donner quittance valable; il est loisible, toutefois, au capitaine du bâtiment piloté, de verser directement la moitié de la taxe à son pilote, à titre d'avance.

Lorsque des bâtiments servant d'allége remettent les marchandises qu'ils avaient embarquées au bâtiment allégé, sans l'accompagner jusqu'à Soulina, le pilote de l'allége peut toucher directement la totalité de son salaire, au moment où se termine le rechargement des marchandises allégées. Dans ce cas, la quote-part revenant au chef-pilote du service fluvial est versée au bureau de l'in-

za drogę z Reni albo z Izmaiły do Suliny, czterdzieści centymów od tony;

a za drogę z Tulczy do Suliny trzydzieści centymów od tony.

Od statków parowych płaci się tylko połowę tych należytości a te, które odbywają podróże pomiędzy portami dunajskiemi, czarnomorskiemi albo bosforskiemi, mogą być od nich uwolnione, byleby rotman na pokładzie będący miał patent na rotmana rzecznego.

Pierwszy kapitan rotmanów służby rzecznej bierze z taksy opłaconej przez każdy okręt żaglowy, sumę oznaczoną jak następuje:

trzy franki od statków mających nad sto tonów a nie więcej niż sto pięćdziesiąt tonów;

cztery franki od statków mających nad sto pięćdziesiąt tonów, a nie więcej niż dwieście pięćdziesiąt tonów, jakoteż od tratew wszelkiego rodzaju;

a dwa centymy od tony, jeżeli okręt ma nad dwieście pięćdziesiąt tonów.

Od taksy rotmańskiej, płaconej przez statki parowe, pobiera się tylko połowę kwot powyższych, ale ją opłacają tak te statki, które mają rotmanów stałych, jak i te, które są uwolnione od opłat powyższych.

Resztę taks otrzymują rotmani.

Taksy te składa się do rąk dyrektora kasy żeglugi w Sulinie i on tylko może wydać kwit ważny; kapitan statku sterowanego może jednak dać odrazu połowę taksy swojemu rotmanowi jako zaliczkę.

Jeżeli statki użyte do lichtowania, złożą towary które wiozły, na okręt główny i nie towarzyszą mu aż do Suliny, rotman lichtanu może wziąść od razu całą swoją należytość w chwili gdy się skończy przeładowanie towarów lichtowanych. W przypadku takim, kwotę przypadającą naczelnikowi rotmanów rzecznych wypłaca się w biurze inspektora jeneralnego żeglugi, podczas czy-

specteur-général de la navigation, lors de la déclaration faite en exécution de l'article 95 du présent réglement.

Le calcul du tonnage, pour la liquidation de la taxe du pilotage fluvial, s'opère pour les bâtiments de plus de 250 tonneaux, suivant les règles fixées par le tarif de droits de navigation en vigueur à l'embouchure de Soulina.

Art. 88.

Le pilote du service fluvial qui sort du Danube pour piloter un bâtiment en mer est tenu de présenter préalablement son brevet au sous-chef pilote dudit service, lequel y appose un visa indiquant la date de la sortie.

Le pilote est tenu de remplir la même formalité au moment où il rentre dans le fleuve.

Art. 89.

Le capitaine qui a pris à son bord un pilote fluvial breveté n'en demeure pas moins, même dans le cas où le pilotage est obligatoire, responsable de l'observation des réglements de navigation et de police en vigueur sur le bas-Danube, et notamment des articles 30 et 44 du présent réglement.

La responsabilité du pilote est limitée à l'indication des passes navigables et des particularités de la navigation fluviale. En conséquence, le capitaine qui abandonne à son pilote la direction de son bâtiment, le fait sous sa propre responsabilité.

Chapitre III.

Dispositions communes au pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

Art. 90.

L'inspecteur-général et le capitaine du port de Soulina, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes brevetés et les

nienia deklaracyi w myśl artykułu 95 niniejszego statutu.

Dla obliczania taksy za sterowanie na rzece oblicza się ilość tonów okrętu ważącego nad 250 tonów podług przepisów zawartych w taryfie opłat żeglugowych, obowiązujących przy uściu Suliny.

Art. 88.

Rotman rzeczny, wypływający z Dunaju dla sterowania okrętu na morzu jest obowiązany przedłożyć poprzednio upoważnienie swoje drugiemu kapitanowi rzecznej służby, który zapisze na nim datę wypłynięcia.

Tej samej formalności winien dopełnić rotman w chwili gdy powraca na rzekę.

Art. 89.

Kapitan, który wziął na pokład rotmana rzecznego, upoważnionego, nie przestaje i w tym przypadku, jeżeli sterowanie jest obowiązkowe, być odpowiedzialnym za zachowanie przepisów żeglugowych i policyjnych, na dolnym Dunaju obowiązujących, a mianowicie artykułów 30 i 44 niniejszego statutu.

Odpowiedzialność rotmana jest ograniczona do wskazania przesmyków spławnych i szczegółów tyczących się żeglugi rzecznej. Jeżeli więc kapitan zdaje na rotmana kierowanie statkiem, czyni to pod własną odpowiedzialnością.

Rozdział III.

Przepisy obowiązujące zarówno rotmanów u uścia jak i na rzece.

Art. 90.

Inspektor jeneralny i kapitan portowy w Sulinie, każdy w granicach swojego zakresu, orzekają w sporach pomiędzy rotmanami upoważnionymi a kapitanami handlo-

capitaines de commerce, lorsque ces derniers réclament leur intervention.

Art. 91.

Les pilotes brevetés sont tenus de dénoncer, soit à l'inspecteur-général, soit au capitaine du port de Soulina, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allége ayant pour objet de remettre à flot un bâtiment échoué, sauf le cas où l'opération a été entreprise à forfait pour toute la durée du voyage.

Art. 92.

Les pilotes qui par incapacité ou mauvaise volonté ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice à l'action civile que les ayants-droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

Si les faits qui ont amené le sinistre sont de nature à entraîner l'application d'une peine criminelle, les pilotes sont livrés aux autorités compétentes pour être jugés conformément aux lois.

Titre V.

Du service des alléges.

Chapitre I.

Règles générales.

Art. 93.

Les opérations d'allége se divisent en deux classes:

1° Les opérations locales faites par un bâtiment de mer qui pour franchir l'embouchure de Soulina, soit à l'entrée soit à la sortie du fleuve, ou un bas-fond de l'intérieur, décharge tout ou partie de sa cargaison sur un plus petit bâtiment, pour la reprendre après avoir franchi l'obstacle;

wymi, gdy ci ostatni zażądają ich pośrednictwa.

Art. 91.

Rotmani upoważnieni są obowiązani zawiadomić czy to inspektora jeneralnego czyli też kapitana portowego w Sulinie o przekroczeniach w ich obecności popełnionych.

Wzbronione im jest zajmować się czy to pośrednio czy bezpośrednio jakąkolwiek robotą lub przedsiębiorstwem lichtowania w celu spuszczenia okrętu który osiędzie na mieliźnie, wyjąwszy, jeżeli czynność ta została podjęta za ugodą na cały czas podróży.

Art. 92.

Rotmani, którzy przez niezdolność, albo złą wolę byli przyczyną, że okręt zderzył się z innym, osiadł na mieliźnie lub się rozbił, będą oddaleni niezawiśle od skargi cywilnej, którą uprawnieni mogą wynieść przeciwko nim do trybunałów właściwych.

Jeżeli czyny, które sprowadziły nieszczęście, są tego rodzaju, że może być zastosowana kara kryminalna, należy odstawić rotmanów do władz właściwych, które osądzą ich podług praw.

Część piąta.

O lichtowaniu.

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

Art. 93.

Czynności lichtowania dzielą się na dwie klasy:

1. Czynności miejscowe, podejmowane przez okręt morski, który chcąc przebyć uście, sulińskie, czyto gdy wchodzi na rzekę czy gdy z niej wypływa, albo głębinę na rzece przekłada cały ładunek albo jego część na cały statek, ażeby ją wziąść napowrót na pokład po przebyciu przeszkody;

2° Et les opérations de cabotage faites par des bâtiments à voiles ou par des transports à vapeur et chalands de remorque, qui prennent une cargaison dans un port du bas-Danube et la consignent à un bâtiment de mer mouillé dans le port ou sur la rade de Soulina.

Art. 94.

Nul ne peut entreprendre des opérations locales et habituelles d'allége, avant d'avoir fait immatriculer à l'inspection-générale de la navigation, à Toultcha, les bâtiments destinés à servir d'alléges, et s'être muni, pour chaque bâtiment, d'une licence délivrée par l'inspecteur-général, et qui doit toujours se trouver à bord.

Avant de délivrer la licence, l'inspecteur-général fait visiter les bâtiments destinés à servir d'alléges par une commission qui juge s'ils sont en bon état et qui constate, en même temps, leur capacité en tonneaux de registre et leurs portée en quarters impériaux.

Les alléges immatriculées sont tenues de se soumettre, chaque année, à une nouvelle visite, dont l'époque est fixée par l'inspecteur-général; si le résultat de l'examen est jugé satisfaisant, l'inspecteur-général en fait mention sur la licence de l'allége; dans le cas contraire, la licence est retirée jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été effectuées.

Les alléges, tant à voiles qu'à vapeur, ne peuvent avoir aucun vide dans la cale, sauf les vides dûment reconnus lors de l'examen qui a précédé la délivrance de la licence.

Art. 95.

Les bâtiments munis de papiers de bord en règle peuvent être employés temporairement pour alléger d'autres navires, à charge par les capitaines de faire, pour chaque opération, une déclaration spéciale à l'inspecteur-général de la navigation, s'il s'agit d'alléger un bâtiment pour le passage des bas-fonds

2. i czynności żeglugi nadbrzeżnej, podejmowane przez okręty żaglowe albo statki parowe lub też przez łodzie do holowania, które biorą ładunek w jednym z portów dolnego Dunaju i składają go na okręcie morskim, stojącym na kotwicy w porcie lub w zatoce Suliny.

Art. 94.

Nikt nie może podejmować lichtowania miejscowego i przemysłowego, nie dawszy pierwej zapisać w inspekcyi jeneralnej w Tulczy statków do lichtowania służyć mających i nie zaopatrzywszy się w pozwolenie dla każdego statku, przez inspektora jeneralnego żeglugi wydane, a które powinno znajdować się zawsze na pokładzie.

Przed wydaniem pozwolenia inspektor jeneralny wyśle komisyą dla zrewidowania statków do lichtowania służyć mających, która osądzi, czy są w dobrym stanie i która jednocześnie zbada ich pojemność w tonach rejestrowych i ich wytrzymałość w kwarterach (quarters impériaux).

Zapisane lichtany powinny być poddane corocznie nowej rewizyi, w terminie przez inspektora jeneralnego wyznaczonym; jeżeli wynik rewizyi będzie zadawalający, inspektor jeneralny zapisze to w pozwoleniu; w przeciwnym przypadku zatrzymuje pozwolenie, dopóki potrzebne naprawki nie będą skończone.

Lichtany, tak żaglowe jak parowe, nie powinny mieć żadnych innych miejsc na towary, prócz tych, które zrewidowała komisya przed wydaniem pozwolenia.

Art. 95.

Okręty zaopatrzone w przepisane papiery mogą być używane czasowo do lichtowania innych okrętów, ale ich kapitanowie są obowiązani uczynić za każdym razem osobną deklaracyą inspektorowi jeneralnemu żeglugi, jeżeli idzie o lichtowanie okrętu mającego przebywać głębiny rzeki, albo kapitanowi

du fleuve, ou au capitaine du port de Soulina, s'il s'agit d'alléger au passage de l'embouchure. Cette déclaration est accompagnée du dépôt de tous les papiers du bâtiment destiné à servir d'allége, sauf le rôle d'équipage.

Si le bâtiment employé comme allége est entré dans le fleuve avec plus du tiers de sa charge, la taxe due pour l'entrée devient exigible immédiatement après la première opération d'allége.

Aucun bâtiment non immatriculé comme allége ne peut, toutefois, être employé en cette qualité, durant plus de quatre mois consécutifs, à partir de sa première opération, à moins de remplir les formalités prescrites par l'article 94.

portowemu Suliny, jeżeli idzie o lichtowanie okrętu mającego przebyć uście. Razem z tą deklaracyą trzeba złożyć wszystkie papiery okrętu mającego służyć do lichtowania, z wyjątkiem listy załogi.

Jeżeli okręt użyty do lichtowania wejdzie na rzekę z więcej niż trzecią częścią swojego ładunku, taksa należąca się od wejścia staje się wymagalną od chwili pierwszej czynności lichtowania.

Żaden jednak okręt, nie zapisany jako służący do lichtowania, nie może być używany jako taki dłużej, jak przez cztery miesiące po sobie następujące, chyba, że dopełni formalności przepisanych w artykule 94.

Art. 96.

Tout patron d'allége immatriculée est soumis à un cautionnement de six cents francs qui est versé à la caisse de navigation de Soulina. Ce cautionnement peut être remplacé par la garantie solidaire d'une personne notoirement solvable domiciliée dans l'un des ports du bas-Danube.

La licence ne peut être délivrée par l'inspecteur-général avant le dépôt du cautionnement ou l'acceptation de la caution.

Le cautionnement ne peut être rendu, ni la caution déchargée, aussi longtemps que le bâtiment continue à fonctionner comme allége. Cette garantie peut être affectée au paiement des condamnations pécuniaires prononcées contre le patron d'allége, et dans ce cas, la licence est retirée au bâtiment, jusqu'à ce que le cautionnement ait été rétabli dans son intégrité.

Art. 96.

Każdy szyper statku, zapisanego jako służącego do lichtowania, winien złożyć kaucyą w kwocie sześćset franków, wypłacić się mającą w kasie żeglugi w Sulinie. Kaucyą można zastąpić solidarnem poręczeniem osoby notorycznie wypłacalnej, mieszkającej w jednym z portów dolnego Dunaju.

Inspektor jeneralny nie może wydać pozwolenia dopóki kaucya nie będzie złożona lub rękojmia przyjęta.

Kaucya nie może być wydana i rękojmia nie wychodzi z mocy, dopóki statek nie przestaje pełnić służby lichtowania. Gwarancya ta może być użyta na opłacanie kar pieniężnych, jeżeli szyper lichtanu będzie na nie skazany a w takim przypadku pozwolenie może być cofnięte, aż dopóki kaucya nie będzie uzupełniona.

Art. 97.

Les alléges immatriculées, de même que les bâtiments employés temporairement comme alléges, sont tenus d'avoir leur rôle d'équipage en ordre et de le présenter, à toute réquisition, à l'inspecteur-général de la na-

Art. 97.

Lichtany zapisane, jakoteż statki służące czasowo za lichtany, obowiązane są utrzymywać w porządku listę załogi i pokazywać ją na każde żądanie inspektorowi jeneralnemu żeglugi, kapitanowi portowemu w Sulinie i

vigation, au capitaine du port de Soulina et aux agents placés sous les ordres de ces derniers.

Les alléges immatriculées sont tenues, en outre, de porter leur numéro matricule, et les bâtiments employés temporairement comme alléges, le numéro de la dernière estampille apposée sur leur rôle d'équipage en exécution de l'article 17 du présent réglement. Ces numéros doivent être peints en blanc, de chaque côté de l'avant, en chiffres arabes d'un pied de hauteur.

ajentom pod rozkazami tych ostatnich zostającym.

Lichtany zapisane są nadto obowiązane mieć swój numer zapisu, a okręty używane czasowo za lichtany liczbę ostatniej pieczęci, wyciśniętej na liście ich załogi stosownie do artykułu 17 niniejszego statutu. Liczby te powinny być malowane białą farbą po każdej stronie przodu okrętowego, cyframi arabskiemi wysokości stopy.

Chapitre II.

Des opérations d'allége locales.

Art. 98.

La surveillance des opérations d'allége locales qui s'effectuent dans le fleuve est exercée par l'inspecteur-général de la navigation ou par ses agents, et celle des opérations qui s'effectuent à l'embouchure, par le capitaine du port de Soulina.

Art. 99.

Lorsqu'un bâtiment de mer décharge tout ou partie de sa cargaison à bord des alléges, le capitaine est tenu de placer à bord de chacune d'elles un gardien de son choix.

Pour les opérations d'allége locales accomplies dans le cours intérieur du fleuve, les alléges doivent, à moins d'être remorquées naviguer de conserve avec les bâtiments allégés, et ne peuvent s'éloigner d'eux, sauf le cas de force majeure, avant de leur avoir rendu la totalité des marchandises allégées.

De leur côté, les capitaines des bâtiments allégés sont tenus, avant de prendre la mer, de payer aux patrons de leurs alléges le nolis convenu, ou d'en effectuer le dépôt au capitanat du port, sur la demande écrite de ces derniers.

Art. 100.

Pour les opérations faites à l'embouchure du fleuve par les bâtiments qui prennent la

Rozdział II.

O miejscowych czynnościach lichtowania.

Art. 98.

Nadzór nad miejscowemi czynnościami lichtowania, uskuteczniánemi na rzece, wykonywa inspektor jeneralny żeglugi lub jego ajenci, nad czynnościami zaś wykonywanemi w uściu, kapitan portowy w Sulinie.

Art. 99.

Gdy okręt morski wykłada cały swój ładunek lub jego część na pokład lichtanów, kapitan winien postawić na pokładzie każdego z nich dozorcę przez siebie wybranego.

Lichtany użyte do lichtowania miejscowego w wewnętrznym biegu rzeki, wyjąwszy gdy są holowane, powinny płynąć razem z okrętami lichtowanemi i nie oddalać się od nich przed oddaniem towarów lichtowanych, wyjąwszy przypadki nawalności.

Ze swojej strony kapitanowie okrętów lichtowanych nim wypłyną na morze, są obowiązani zapłacić szyprom swoich lichtanów umówioną zapłatą, lub na ich pisemne żądanie złożyć ją w kapitanacie portowym.

Art. 100.

Co się tyczy czynności, podejmowanych przy uściu rzeki przez okręty udające się na

mer, les alléges sortent du port en même temps que les bâtiments allégés; mais si un bâtiment se sert de plusieurs alléges, le capitaine du port règle leur départ de telle sorte qu'elles n'aient pas à séjourner trop longtemps en rade avant de pouvoir effectuer le rechargement.

Dans aucun cas, qu'il s'agisse d'alléger un bâtiment sortant du port, ou un bâtiment venant de la mer ou restant mouillé en rade, les alléges ne peuvent sortir de Soulina sans un laissez-passer du capitaine de port.

Il est interdit aux allegés qui se rendent en rade de charger sur le tillac.

Art. 101.

Les alléges immatriculées et les bâtiments ayant servi d'alléges, qui remontent le fleuve ou qui rentrent dans le port de Soulina après avoir allégé un bâtiment de mer, peuvent être visités par les agents de l'inspection-générale de la navigation ou du capitanat du port de Soulina.

Les patrons d'alléges sont tenus, en conséquence, d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment, à toute réquisition qui leur en est faite par lesdits agents.

Art. 102.

Si une allége employée à alléger un bâtiment sortant du fleuve rentre dans le port de Soulina pour un motif quelconque, même de force majeure, avant d'avoir pu rendre la totalité des marchandises qu'elle avait embarquées, le capitaine ou patron est tenu d'en faire immédiatement la déclaration au bureau du capitaine du port, et cette déclaration est communiquée sans délai au directeur de la caisse de navigation.

Art. 103.

Les alléges qui rentrent dans le port de Soulina, dans le cas prévu par l'article pré-

morze, lichtany wypływają z portu w tym samym czasie co i okręty lichtowane; ale jeżeli okręt używa więcej lichtanów, kapitan portowy urządza ich odpływanie w taki sposób, aby nie potrzebowały zatrzymywać się za długo w zatoce nim będą mogły złożyć swój ładunek.

W żadnym razie, jeżeli idzie o lichtowanie okrętu wypływającego z portu, albo okrętu przybywającego od morza, lub też zostającego na kotwicy w zatoce, lichtany nie mogą oddalać się z Suliny bez przepustki od kapitana portowego.

Lichtanom udającym się do zatoki, ładowanie na pokładzie jest zabronione.

Art. 101.

Lichtany zapisane i okręty do lichtowania używane, które po wyładowaniu okrętu morskiego płyną w górę rzeki albo udają się do portu Suliny, mogą być rewidowane przez ajentów inspekcyi jeneralnej żeglugi albo kapitanatu portowego Suliny.

Szyprowie lichtanów są zatem obowiązani otworzyć wnętrze okrętu i kajuty na każde żądanie rzeczonych ajentów.

Art. 102.

Jeżeli lichtan użyty do lichtowania okrętu wypływającego z rzeki, wchodzi do portu Suliny z jakiegokolwiek powodu, chociażby nawet w skutek nawałności, nim mógł oddać wszystkie lichtowane towary, kapitan lub szyper jest obowiązany oznajmić o tem niezwłocznie w biurze kapitana portowego o tem zaś oznajmieniu dyrektor kasy żeglugowej będzie natychmiast zawiadomiony.

Art. 103.

Lichtany wchodzące do portu Suliny w przypadku przewidzianym artykułem po-

cédent, sont tenues de mouiller dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman. Elles sont soumises à la surveillance spéciale de l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation, sur la réquisition duquel les capitaines ou patrons sont tenus d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment.

Chapitre III.

Des opérations d'allége au cabotage.

Art. 104.

Les opérations d'allége par cabotage peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou alléges, munis de papiers réguliers, à charge par les capitaines ou conducteurs, de se faire délivrer, pour chaque voyage, par les autorités consulaires ou locales compétentes des ports dans lesquels ils prennent leur cargaison, un certificat faisant connaître l'objet de l'opération et la quantité de marchandises embarquée.

Ce certificat doit être produit en cours de voyage, à toute réquisition de l'inspecteur-général et de ses agents.

Art. 105.

Aussitôt que le bâtiment faisant une opération de cabotage arrive dans le port de Soulina, le conducteur est tenu de se rendre au bureau du capitaine de port et d'y présenter le certificat prescrit par l'article précédent.

Si le bâtiment décharge la totalité de sa cargaison dans le port de Soulina, il mouille à côté du bâtiment de mer qui doit recevoir la marchandise, et ne peut s'en éloigner qu'après avoir entièrement terminé le déchargement.

Si la cargaison doit être déchargée, en totalité ou en partie, sur la rade de Soulina, le conducteur du bâtiment remet le certificat prescrit par l'article 104 au capitaine du port, qui lui délivre le laissez-passer nécessaire pour sortir du port.

przedzającym są obowiązani zarzucić kotwicę w dolnej części portu, w miejscu które im wskaże bosman. Podlegają szczególnemu nadzorowi urzędnika kontroli z kasy żeglugowej, na żądanie którego kapitanowie albo szyprowie są obowiązani otwierać wnętrze i kajuty swego okrętu.

Rozdział III.

O czynnościach lichtowania przez żeglugę nadbrzeżną.

Art. 104.

Czynności lichtowania przez żeglugę nadbrzeżną mogą być wykonywane przez wszystkie parowce transportowe, statki do holowania, okręty żaglowe lub lichtany, zaopatrzone we właściwe papiery, których kapitanowie lub konduktorowie są obowiązani postarać się do każdej podróży, u władz konsularnych lub właściwych miejscowych władz w tych portach w których biorą ładunek, o certyfikat w którym ma być wymieniony przedmiot czynności i ilość przewożonych towarów.

Certyfikat ten należy pokazywać w ciągu podróży inspektorowi jeneralnemu i jego ajentom na każde żądanie.

Art. 105.

Jak tylko okręt podejmujący żeglugę nadbrzeżną przybędzie do portu Suliny, szyper jest obowiązany udać się do biura kapitana portowego, i przełożyć tam certyfikat artykułem poprzedzającym przepisany.

Jeżeli okręt wykłada cały swój ładunek w porcie Suliny, zarzuca kotwicę obok okrętu morskiego, który ma otrzymać towar i nie może oddalać się od niego dopóki wyładowanie całkiem się nie skończy.

Jeżeli ładunek ma być wyłożony w porcie Suliny całkiem lub w części, szyper okrętowy oddaje certyfikat artykułem 104 przepisany kapitanowi portowemu, który wyda mu przepustkę potrzebną do wyjścia z portu.

Art. 106.

Les articles 97, 100, 101, 102 et 103 qui précèdent sont également applicables aux bâtiments qui font le service d'allége au cabotage.

Toutefois, les transports à vapeur et chalands de remorque ne sont pas assujettis à l'obligation de se laisser visiter, conformément à l'article 100, à moins que l'une des parties ne le demande, ou en cas de soupçon de fraude.

Art. 106.

Artykuły powyższe 97, 100, 101, 102 i 103 będą również stosowane do okrętów które służą do lichtowania w żegludze nadbrzeżnej.

Jednakowoż parowce transportowe i statki do holowania nie podlegają obowiązkowi poddawania się rewizyi stosownie do artykułu 100 wyjąwszy jeżeli jedna ze stron tego żąda lub jeżeli zachodzi podejrzenie przemycania.

Chapitre IV.

Dispositions spéciales au cas de force majeure.

Art. 107.

Lorsqu'un bâtiment est contraint par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina, en laissant la totalité ou une partie de sa cargaison à bord de l'allége, le patron de l'allége rentre dans le port et conserve provisoirement son chargement, après avoir rempli les formalités prescrites par l'article 102 ci-dessus.

Art. 108.

Si, dans le cas prévu par l'article précédent, le bâtiment allégé ne reparait pas dans le délai de six jours, les patrons d'alléges ont la faculté de demander au capitaine du port l'autorisation de décharger leur cargaison et de la consigner entre les mains de qui de droit, et ils peuvent exiger le paiement du nolis convenu, comme s'ils avaient remis la cargaison à bord du navire allégé, mais sans aucune augmentation.

Si, avant l'expiration du délai ci-dessus spécifié, le bâtiment revient en rade pour s'éloigner de nouveau, les jours écoulés ne sont pas comptés et un nouveau délai commence à partir du jour de son apparition

Rozdział IV.

Przepisy szczególne odnoszące się do nawałności.

Art. 107.

Gdy w skutku niepogody okręt jest zmuszony opuścić zatokę Suliny zostawiając cały swój ładunek lub jego część na pokładzie lichtanu, szyper lichtanu wchodzi do portu i zachowuje tymczasowo swój ładunek, dopełniwszy formalności przepisanych powyżej w artykule 102.

Art. 108.

Jeżeli w przypadku przewidzianym artykułem poprzedzającym okręt lichtowany nie powróci w przeciągu dni sześciu, szyprowie lichtanów mogą prosić kapitana portowego o upoważnienie do wyłożenia ładunku i oddania go w ręce osoby do tego upoważnionej, i mogą żądać zapłacenia im umówionej należytości jak gdyby złożyli ładunek na pokładzie okrętu lichtowanego, bez żadnego jednak dodatku.

Jeżeli przed upływem rzeczonego wyżej terminu, okręt powróci do zatoki i oddali się na nowo, nie liczy się dni upłynionych lecz od dnia ich powrotu zaczyna się nowy termin.

Chapitre V.

Dispositions spéciales au cas de fraude.

Art. 109.

En cas de présomption d'inexactitude ou de fausse indication de la capacité de l'allége, le capitaine marchand a la faculté de faire procéder à la vérification du tonnage par une commission spéciale nommée, suivant les cas, par le capitaine du port de Soulina ou par l'inspecteur-général de la navigation.

Les frais de l'expertise sont supportés par le capitaine qui l'a demandée, à moins que l'inexactitude ou la fausse indication ne soit constatée, auquel cas ils tombent à la charge de l'allége.

Art. 110.

S'il est prouvé qu'un détournement a été commis sur la cargaison mise à bord d'une allége immatriculée, la licence du bâtiment est retirée pour trois mois au moins, sans préjudice à l'application de l'amende édictée par l'article 139 du présent réglement, contre le capitaine ou patron du bâtiment, ni aux poursuites criminelles appartenant aux autorités compétentes.

Titre VI.

Du remorquage.

Chapitre I.

Règles générales.

Art. 111.

Nul ne peut entreprendre des opérations habituelles de remorquage à l'embouchure de Soulina ni sur le bas-Danube en aval d'Isaktcha, avant d'avoir fait immatriculer au capitanat du port de Soulina les bâtiments destinés à servir de remorqueurs, et de s'être muni, pour chaque bâtiment, d'une licence délivrée par le capitaine de port.

Rozdział V.

Przepisy szczególne o przemycaniu.

Art. 109.

Jeżeli podana pojemność lichtanu zdaje się być niedokładną albo fałszywą, kapitan handlowy ma prawo użyć do jej sprawdzania komisyi szczególnej, którą stosownie do okoliczności mianuje kapitan portowy Suliny, albo inspektor jeneralny żeglugi.

Koszta sprawdzenia ponosi kapitan który go żądał, chybaby została udowodniona niedokładność lub fałszywa deklaracya w którym to przypadku ponosi je lichtan.

Art. 110.

Jeżeli będzie udowodnione, że na pokładzie lichtanu zapisanego została popełniona kradzież, odbiera się statkowi pozwolenie najmniej na trzy miesiące, co jednak nie uwalnia kapitana lub szypra okrętu od kary pieniężnej przepisanej 139 artykułem niniejszego statutu ani od dochodzenia karnego ze strony władz właściwych.

Część szósta.

O holowaniu.

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

Art. 111.

Nikt nie może podejmować się zwykłych czynności holowania przy uściu sulińskiem ani na dolnym Dunaju poniżej Isakczy, nie dawszy poprzednio zapisać w kapitanacie portowym Suliny okrętów mających służyć do holowania, i nie postarawszy się poprzednio u kapitana portowego o pozwolenie do każdego okrętu.

Cette licence doit toujours se trouver à bord; elle indique le tonnage du remorqueur, ainsi que la qualité et la force de son moteur.

Pozwolenie to powinno znajdować się zawsze na pokładzie; ma być zaś w niem wyrażona wytrzymałość okrętu w tonach, jakoteż rodzaj i siła jego machiny.

Art. 112.

Avant de délivrer la licence, le capitaine de port fait visiter le remorqueur pour lequel elle est demandée, par des experts qui jugent si le bâtiment et surtout son moteur sont en bon état.

Cette visite est renouvelée au printemps de chaque année, et l'avis des experts constate pour combien de mois le moteur est en état.

Art. 112.

Nim kapitan portowy wyda pozwolenie, winien wysłać znawców ażeby obejrzeli okręt do holowania służyć mający i orzekli czy on a w szczególności jego machina jest w dobrym stanie.

Rewizyą tę ponawia się corocznie na wiosnę, a biegli winni orzec ile miesięcy machina może pracować.

Art. 113.

Les remorqueurs munis de la licence prescrite par les deux articles précédents sont tenus de porter le numéro de cette licence peint en blanc et en chiffres arabes d'un pied de hauteur, à babord et à tribord, sur une partie apparente de leur bordage extérieur.

Art. 113.

Okręty służące do holowania które otrzymały pozwolenie, dwoma poprzedniemi artykułami przepisane, są obowiązane mieć liczbę tego pozwolenia wymalowaną biało, cyframi arabskiemi wysokości stopy z przodu i z tyłu, na części zewnętrznej oszalowania, wpadającej w oczy.

Art. 114.

Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque s'amarrent ou jettent l'ancre en rade de Soulina, dans un port ou sur tout autre point du bas-Danube, en aval d'Isaktcha, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les bâtiments ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant, et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

Art. 114.

Gdy okręty lub transportery holowane będą przywiązane, lub zarzucą kotwicę w zatoce Suliny, w porcie lub w którymkolwiek innem miejscu dolnego Dunaju, poniżej Isakczy, statki holujące nie mogą zwalniać lin do holowania dopóki okręty lub transportery holowane nie usuną się od wiatru i prądu i nie staną w bezpiecznej przystani.

Art. 115.

Lorsque le capitaine d'un remorqueur entreprend de remorquer, soit en rade de Soulina, soit dans le fleuve, en aval d'Isaktcha, un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, il est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

Art. 115.

Jeżeli kapitan okrętu do holowania służącego, podejmie się holowania czyto w zatoce Suliny, czy na rzece poniżej Isakczy, jednego albo więcej okrętów, statków przewozowych lub tratew, nie mając do tego dostatecznej siły, jest odpowiedzialny przed sądem cywilnym za wszelkie szkody ztąd wyniknąć mogące.

Art. 116.

Les dispositions des articles 114 et 115 qui précèdent sont obligatoires pour tous les bâtiments employés, en aval d'Isaktcha et sur la rade de Soulina, à en remorquer d'autres, soit habituellement soit accidentellement.

Chapitre II.

Du remorquage à l'embouchure.

Art. 117.

Les remorqueurs employés, soit habituellement, soit accidentellement, au service du port et de la rade de Soulina, sont tenus de se conformer strictement aux indications qui leur sont données par le capitaine de port ou par ses agents, en ce qui concerne le lieu d'amarrage ou de mouillage des bâtiments qu'ils remorquent à l'entrée.

Ils stationnent eux-mêmes dans la section du port qui leur est spécialement assignée par le capitaine de port, et ils ne peuvent s'y amarrer bord-à-bord au nombre de plus de deux.

Art. 118.

Il est interdit à tous bâtiments à vapeur de naviguer dans le port de Soulina avec des bâtiments amarrés bord-à-bord au nombre de plus de deux.

Art. 119.

Lorsque l'état de la mer ne permet pas aux pilotes de l'embouchure de se rendre en rade pour piloter les bâtiments à l'entrée, tout remorqueur sortant du port, pour aller prendre un bâtiment en remorque, est tenu de recevoir à bord, avant de sortir, le pilote désigné à cet effet par le chef-pilote.

Chapitre III.

Du remorquage dans le fleuve.

Art. 120.

Est considéré comme faisant habituellement des opérations de remorquage entre

Art. 116.

Przepisy powyższe artykułów 114 i 115 są obowiązującemi dla wszystkich okrętów, używanych poniżej Isakczy i w zatoce Suliny do holowania innych czy to zawsze czy tylko w pewnych przypadkach.

Rozdział II.

O holowaniu przy uściu.

Art. 117.

Okręty czy to stałe, czy tylko w pewnych przypadkach używane do holowania w porcie i w zatoce Suliny są obowiązane stosować się ściśle do poleceń otrzymanych od kapitana portowego albo od jego ajentów we wszystkiem co się tyczy miejsca przywiązania lub zarzucania kotwicy okrętów które do wjazdu holują.

One same stoją w tej części portu, którą im osobno wyznaczy kapitan portowy i więcej jak dwa nie mogą być przywiązane pokład do pokładu.

Art. 118.

Wszelkim statkom parowym zabrania się przypływać do portu Suliny z okrętami którychby więcej jak dwa było przywiązanych pokład do pokładu.

Art. 119.

Jeżeli stan morza nie pozwala rotmanom pełniącym służbę przy uściu udać się do zatoki dla doprowadzenia okrętów do wejścia, każdy statek holujący, wychodząc z portu, dla holowania okrętu, jest obowiązany wziąć na pokład przed wypłynięciem rotmana wyznaczonego do tego celu przez naczelnika rotmanów.

Rozdział III.

O holowaniu na rzece.

Art. 120.

Wszelki statek, który podejmuje się holowania pomiędzy Isakczą a uściem Suliny częściej

Isaktcha et l'embouchure de Soulina, et soumis en conséquence à l'obligation de prendre la licence prescrite par l'article 111 du présent réglement, tout remorqueur qui effectue, dans cette partie du fleuve, plus de trois opérations dans l'espace d'un mois.

niż trzy razy w przeciągu miesiąca, uważany jest za trudniący się nieustająco holowaniem w tej części rzeki i w skutek tego jest obowiązany postarać się o pozwolenie przepisane artykułem 111 niniejszego statutu.

Art. 121.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, en aval d'Isaktcha, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de l'inspection générale qu'il rencontre.

Si l'échouement est imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué.

Les dispositions du présent article sont applicables à tous bâtiments à vapeur employés au remorquage en aval d'Isaktcha, soit habituellement, soit accidentellement.

Art. 121.

Jeżeli okręt, statek transportowy, albo tratwa jakiegokolwiek rodzaju będąc holowanemi, osiedą na mieliźnie poniżej Isakczy, kapitan statku holującego. płynąc dalej, jest obowiązany zawiadomić o tym wypadku pierwszy który spotka statek służbowy inspekcyi jeneralnej.

Jeżeli okręt osiędzie na mieliźnie z winy statku holującego, ten ostatni nie może puścić się w dalszą drogę, dopóki nie będzie dowiedzionem, że siła jego machiny jest niedostateczna do wprawienia w ruch okrętu, statku przewozowego, lub tratwy jakiegokolwiek rodzaju które osiadły na mieliźnie.

Przepisy artykułu niniejszego odnoszą się do wszystkich okrętów parowych, używanych do holowania poniżej Isakczy czy to nieustająco czy tylko w pewnych przypadkach.

Titre VII.

Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration du bas-Danube.

Art. 122.

Les règles de précaution prescrites par l'article 30 du présent réglement aux capitaines ou patrons des bâtiments, trains de bois ou radeaux, naviguant ou stationnant sur le bas-Danube, en aval d'Isaktcha, s'appliquent notamment au matériel flottant employé aux travaux d'amélioration du fleuve et de ses embouchures, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, éperons, quais, revêtements de rives, construits ou à construire par la Commission européenne du Danube ou par l'autorité qui lui succédera, et aux bouées et autres signaux placés par l'une ou par

Część siódma.

Przepisy szczególne zachowywać się mające ze względu na ulepszenia uskuteczniane na dolnym Dunaju.

Art. 122.

Przepisy ostrożności, zawarte w art. 30 niniejszego statutu, a tyczące się kapitanów, lub szyprów okrętów i tratew wszelkiego rodzaju, płynących lub stojących na dolnym Dunaju, poniżej Isakczy, odnoszą się w szczególności do spławianego materyału, przeznaczonego do robót ameliracyjnych na rzece i w jej uściach, jakoteż do robót wszelkiego rodzaju, jakoto: grobli, tam, ostróg, wzmocnień murowanych u brzegów itd., zbudowanych lub zbudować się mających przez komisyą europejską Dunaju albo przez władzę, która po niej nastąpi, jakoteż do wszel-

l'autre de ces autorités sur le fleuve ou sur les rives.

kich znaków żeglarskich, umieszczonych na rzece albo po brzegach.

Art. 123.

Les capitaines ou patrons des bâtiments, transports, trains de bois ou radeaux sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour entraver le moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de dragage et la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le bas-Danube, en aval d'Isaktcha, et à son embouchure.

A cet effet, les capitaines de tous bâtiments à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur propre bâtiment ou pour les bâtiments remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section fluviale sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution, et ce aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux.

Art. 123.

Kapitanowie lub szyprowie okrętów, statków przewozowych i tratew wszelkiego rodzaju są również obwiązani zachowywać potrzebną ostrożność, ażeby ile możności nie tamować odbywających się robót, a w szczególności poświęconych pogłębianiu, rzeki albo budowli zaczętych albo zacząć się mających na dolnym Dunaju, poniżej Isakczy i przy uściu.

W tym celu kapitanowie wszystkich statków parowych są obowiązani zwolnić bieg ile to jest możebnem bez niebezpieczeństwa dla ich własnego okrętu, i dla okrętów holowanych gdy płyną tą częścią rzeki w której odbywa się pogłębianie lub jaka inna robota, i to na tak długo, dopóki będą pomiędzy znakami postawionemi w tym celu na brzegach, powyżej i poniżej miejsca robót.

Art. 124.

Lorsque des dragues à vapeur sont employées pendant la nuit sur le bas-Danube, en aval d'Isaktcha, le passage des sections où s'effectuent les travaux de dragage et le transport des déblais est interdit, sauf l'exception ci-après, à tous bâtiments à voiles ou à vapeur, radeaux ou trains de bois, pendant tel nombre d'heures qu'il est jugé nécessaire et qu'il est déterminé par un avis spécial que la Commission européenne, ou l'autorité qui aura succédé, fait publier à cet effet.

Cette défense ne s'étend pas aux paquebots effectuant des voyages périodiques et affectés à un service postal régulier, sauf toutefois les cas de nécessité spéciale, dans lesquels le passage de nuit peut être interdit d'une manière absolue, par un simple avis de la Commission européenne ou de l'autorité qui lui aura succédé.

Art. 124.

Jeżeli parowe machiny, do pogłębiania służące, pracują na dolnym Dunaju poniżej Isakczy, w nocy; wszystkim okrętom żaglowym i parowym jakoteż tratwom wszelkiego rodzaju, z wyjątkiem niżej wyrażonych, niewolno przebywać tej części rzeki, w której odbywa się pogłębienie i przewóz żwiru, a to przez taką liczbę godzin, która będzie się zdawała potrzebną i którą komisya europejska lub władza po niej nastąpić mająca ogłosi za pomocą osobnego uwiadomienia.

Zakaz ten nie odnosi się do statków pocztowych odbywających podróże peryodyczne, i pełniących regularną służbę pocztową, wyjąwszy szczególne przypadki koniecznej potrzeby, w których przejazd podczas nocy może być zabroniony bezwarunkowo za pomocą prostego uwiadomienia wydanego przez komisyą europejską, lub władzę która po niej nastąpi.

Titre VIII.

Des contraventions.

Chapitre I.

Fixation des amendes.

§. 1.

Contraventions aux dispositions générales et à celles du titre I, sur la police de la rade et du port de Soulina.

Art. 125.

Toute contravention aux dispositions du deuxième alinéa de l'article cinq (5), du premier alinéa de l'article dix-sept (17) ou du premier alinéa de l'article vingt-trois (23) ou à l'une des dispositions des articles huit, dix, onze, quatorze, seize, dix-huit, dix-neuf. vingt, vingt-sept et vingt-huit (8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 et 28) du présent réglement est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Art. 126.

Le capitaine de tout bâtiment de mer, autre que les paquebots affectés au service de messagerie, trouvé dans le Danube, et dont le rôle d'équipage ne porte pas l'estampille dont il est parlé à l'article dix-sept (17) du présent réglement, ou ne porte qu'une ou plusieurs estampilles annulées, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

L'amende est de vingt francs au moins et de deux cents francs au plus, pour tout capitaine d'un bâtiment de mer qui en cours de voyage entre Isaktcha et Soulina se trouve dépourvu de son rôle d'équipage, ou refuse de le produire aux agents de l'inspection générale de la navigation.

Art. 127.

Toute contravention à l'article vingt-un (21) du présent réglement est punie d'une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

Część ósma.

O wykroczeniach.

Rozdział I.

O ustanowionych grzywnach.

§. 1.

Wykroczenia przeciwko przepisom ogólnym i przeciwko przepisom tytułu 1 o policyi w zatoce i w porcie Suliny.

Art. 125.

Wszelkie wykroczenie przeciwko przepisom drugiego ustępu artykułu piątego (5), pierwszego ustępu artykułu siedmnastego (17) albo pierwszego ustępu artykułu dwudziestego trzeciego (23) albo jednego z przepisów artykułu ósmego, dziesiątego, jedenastego, czternastego, szesnastego, ośmnastego, dziewietnastego, dwudziestego, dwudziestego siódmego i dwudziestego ósmego (8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 i 28) niniejszego statutu będzie karane grzywną wynoszącą najmniej dziesięć a najmniej pięćdziesiąt franków.

Art. 126.

Kapitan wszelkiego okrętu morskiego, z wyjątkiem statków pełniących służbę mesażeryi, spotkanego na Dunaju, jeżeli lista jego załogi nie ma pieczęci o której była mowa w artykule siedmnastym (17) niniejszego statutu, albo jest zaopatrzona tylko jedną lub kilku pieczęciami unieważnionemi, ulega grzywnie w sumie, najwięcej sto a najwięcej pięćset franków.

Kapitan każdego okrętu morskiego, który płynąc pomiędzy Isakczą a Suliną nie będzie miał przy sobie listy załogi albo odmówi okazania jej ajentom inspekcyi jeneralnej żeglugi będzie ukarany grzywną w sumie od dwadzieścia aż do dwieście franków.

Art. 127.

Wszelkie wykroczenie przeciwko dwudziestemu pierwszemu (21) artykułowi niniejszego statutu będzie karane grzywną oc sta aż do trzystu franków.

Pour les contraventions commises contre les dispositions de l'article vingt-deux (22) ci-dessus, la peine est de vingt francs au moins et de deux cents francs au plus.

Kara za wykroczenie przeciwko przepisom artykułu dwudziestego drugiego (22) popełnione wynosi od dwudziestu aż do dwustu franków.

Art. 128.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles vingt-quatre et vingt-cinq (24 et 25) ci-dessus est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 128.

Wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów artykułu dwudziestego czwartego i dwudziestego piątego (24 i 25) będzie karane grzywną od dwudziestu aż do stu franków.

§. 2.

Contraventions aux dispositions du titre II, sur la police du fleuve.

§. 2.

O wykroczeniach przeciwko przepisom części II, o policyi rzecznej.

Art. 129.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles trente à quarante-cinq inclusivement, des articles quarante-huit à cinquante-neuf inclusivement, soixante-quatre, soixante-cinq, soixante-neuf et soixante-quatorze du présent réglement (30 à 45, 48 à 59, 64, 65, 69 et 74), est punie d'une amende de trente francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 129.

Wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów zawartych w artykułach trzydziestym do czterdziestego piątego włącznie, czterdziestym ósmym do pięćdziesiątego dziewiątego włącznie, sześćdziesiątym czwartym, sześćdziesiątym piątym, sześćdziesiątym dziewiątym i siedmdziesiątym czwartym niniejszego statutu (30 do 45, 48 do 59, 64, 65, 69 i 74) będzie karane grzywną od trzydziestu aż do stu franków.

Art. 130.

Tout conducteur d'un radeau ou train de bois trouvé naviguant dans le bras de Soulina avec un tirant d'eau supérieur à celui qui est indiqué par l'article soixante (60) du présent réglement, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles soixante-un et soixante-deux (61 et 62) ci-dessus est punie d'une amende de deux cents francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Art. 130.

Każdy konduktor tratwy jakiegokolwiek rodzaju, płynącej w ramieniu Suliny z większem zagłębieniem niż to jest przepisane w artykule sześćdziesiątym (60) niniejszego statutu, ulega grzywnie od stu aż do stu pięćdziesięciu franków.

Wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów artykułu sześćdziesiątego pierwszego i sześćdziesiątego drugiego (61 i 62) będzie karane grzywną od dwustu aż do pięciuset franków.

Art. 131.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article soixante treize (73) du présent réglement, relatives au jet et au débarquement du lest, est punie d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Art. 131.

Wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów artykułu siedmdziesiątego trzeciego (73) niniejszego statutu, tyczących się wyrzucania lub wyłożenia balastu będzie karane grzywną od stu aż do pięciuset franków.

§. 3.

Contraventions aux dispositions du titre III, sur la police du port de Toultcha.

Art. 132.

Sont punies d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus, les contraventions à l'une des dispositions des articles soixante quinze, soixante seize et soixante dix-sept (75, 76 et 77) du présent réglement.

§. 4.

Contraventions aux dispositions du titre IV, sur le service du pilotage.

Art. 133.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article treize (13) ou du deuxième alinéa de l'article quatrevingt-cinq (85) du présent réglement est punie d'une amende de cent cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus.

Art. 134.

Tout refus des déclarations prescrites par l'article quatrevingt (80) du présent réglement, de même que toute inexactitude volontaire commise dans ces déclarations, soit par le capitaine, soit par le pilote, et toute contravention à l'article quatrevingt-un (81) ci-dessus, sont punis d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 135.

Tout capitaine qui contrairement aux dispositions du dernier alinéa de l'article quatrevingt-quatre (84) du présent réglement, fait piloter son bâtiment entre Soulina et Braïla, même à la remonte et lorsqu'il se trouve lui-même à bord, par un pilote étranger au corps du pilotage fluvial, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cent cinquante francs au plus.

Le pilote fluvial, qui contrevient à l'une des dispositions de l'article quatrevingt-huit

§. 3.

O wykroczeniach przeciwko przepisom części III, o policyi portowej w Tulczy.

Art. 132.

Grzywną od dziesięciu aż do pięćdziesięciu franków będą karane wykroczenia przeciwko jednemu z przepisów artykułu siedmdziesiątego piątego, siedmdziesiątego szóstego i siedmdziesiątego siódmego (75, 76 i 77) niniejszego statutu.

§. 4.

O wykroczeniach przeciwko przepisom części IV, o służbie rotmańskiej.

Art. 133.

Wszelkie wykroczenie przeciwko przepisom pierwszego ustępu artykułu trzynastego (13) albo drugiego ustępu artykułu ośmdziesiątego piątego (85) niniejszego statutu będzie karane grzywną od stu pięćdziesięciu aż do trzystu franków.

Art. 134.

Wszelkie odmówienie deklaracyi przepisanych w artykule ośmdziesiątym (80) niniejszego statutu, jakoteż wszelka rozmyślna niedokładność popełniona w tych deklaracyach, czy to przez kapitana, czy przez rotmana i wszelkie wykroczenie przeciwko artykułowi ośmdziesiątemu pierwszemu (81), będzie karane grzywną od pięćdziesięciu aż do stu franków.

Art. 135.

Każdy kapitan, który w brew przepisom ostatniego ustępu artykułu ośmdziesiątego czwartego (84) niniejszego statutu, płynąc pomiędzy Suliną a Braiłą, chociażby pod wodę i chociaż sam znajduje się na pokładzie, używa rotmana nie należącego do korpusu rotmanów od służby rzecznej, ulega karze od stu aż do stu pięćdziesięciu franków.

Rotman od służby rzecznej, który wykracza przeciwko jednemu z przepisów arty-

(88) ci-dessus, est passible d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 136.

Toute contravention commise par les pilotes brevetés de l'embouchure ou du service fluvial, ou par les chefs ou sous-chefs pilotes, contre les dispositions du présent réglement ou contre les instructions qui leur sont données, et à raison de laquelle contravention il n'est point édicté de pénalité spéciale, est punissable d'une amende dont le maximum ne peut dépasser trois cents francs.

§. 5.

Contraventions aux dispositions du titre V, sur le service des alléges.

Art. 137.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article quatrevingt-quatorze (94) ou à l'une des dispositions des articles quatrevingt-quinze, cent un et cent quatre (95, 101 et 104) du présent réglement est punie d'une amende de cent francs au moins et de deux cents francs au plus.

Art. 138.

Toute contravention à la prescription édictée par le troisième alinéa de l'article quatrevingt-quatorze (94), de même que toute contravention à l'une des dispositions des articles quatrevingt dix-sept (97), du premier alinéa de l'article quatrevingt dix-neuf (99), des articles cent, cent deux, cent trois (100, 102 103) et du premier alinéa de l'article cent cinq (105) du présent réglement, est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

Art. 139.

Toute contravention à l'une des dispositions du quatrième alinéa de l'article quatrevingt-quatorze (94), du deuxième alinéa de l'article quatrevingt-dix-neuf (99), et du deuxième alinéa de l'article cent cinq (105) du présent réglement, est punie d'une amende de quatre cents francs au moins et de douze cents francs au plus, et la même peine est

kułu ośmdziesiątego ósmego (88) ulega grzywnie od pięćdziesięciu do stu franków.

Art. 136.

Wszelkie wykroczenie popełnione przez rotmanów patentowych do służby przy uściu lub rzecznej, albo przez pierwszego lub drugiego naczelnika rotmanów, przeciwko przepisom niniejszego statutu albo przeciwko instrukcyom które będą im dane, a za które nie ma wyznaczonej żadnej osobnej kary, będzie karane grzywną, które nie może przenosić sumy trzystu franków.

§. 5.

O wykroczeniach przeciwko przepisom części V, o służbie lichtanów.

Art. 137.

Wszelkie wykroczenie przeciwko przepisom pierwszego ustępu artykułu dziewięćdziesiątego czwartego (94) albo jednemu z przepisów zawartych w artykułach dziewięćdziesiątym piątym, sto pierwszym i sto czwartym (95, 101 i 104) niniejszego statutu karane będzie grzywną od stu, aż do dwustu franków.

Art. 138.

Wszelkie wykroczenie przeciwko przepisowi zawartemu w trzecim ustępie artykułu dziewięćdziesiątego czwartego (94), jakoteż wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów zawartych w artykule dziewięćdziesiątym siódmym (97), w pierwszym ustępie artykułu dziewięćdziesiątego dziewiątego (99), w artykułach setnym, sto drugim, sto trzecim (100, 102 i 103) i w pierwszym ustępie artykułu sto piątego (105) niniejszego statutu będzie karane grzywną od dwudziestu aż do sto dwadziestu franków.

Art. 139.

Wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów czwartego ustępu artykułu dziewięćdziesiątego czwartego (94), drugiego ustępu artykułu dziewięćdziesiątego dziewiątego (99) i drugiego ustępu artykułu sto piątego (105) niniejszego statutu będzie karane grzywną od czterystu aż do tysiąca dwustu franków, a tej samej grzywnie ulegnie kapi-

applicable au capitaine ou patron de tout bâtiment ayant servi d'allége ou de toute allége immatriculée, qui sans y être contraint par force majeure, s'éloigne, sur la rade de Soulina, du bâtiment allégé, avant de lui avoir rendu la totalité de sa cargaison.

tan lub szyper każdego okrętu używanego do lichtowania i każdego zapisanego lichtana, który, nie będąc do tego zmuszonym siłą wyższą, oddali się w zatoce suliny od okrętu lichtowanego, nim mu odda cały ładunek.

Art. 140.

En tout état de cause, le bâtiment ou allége, à bord duquel une contravention a été commise, demeure affecté par privilége au paiement de l'amende encourue, pour le recouvrement de laquelle il peut être sequestré par l'inspecteur-général de la navigation ou par le capitaine du port de Soulina, suivant le cas.

Art. 140.

W każdym przypadku okręt lub lichtan, na pokładzie którego zostało popełnione wykroczenie, jest obowiązany opłacić najprzód zasłużoną grzywnę, na pokrycie której inspektor jeneralny żeglugi lub kapitan portowy Suliny, podług natury przypadku może go wziąć w sekwestr.

§. 6.

Contraventions aux dispositions du titre VI, sur le remorquage.

Art. 141.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article cent onze (111), du deuxième alinéa de l'article cent douze (112), des articles cent quatorze, cent vingt et cent vingt-un (114, 120 et 121) du présent réglement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

La même pénalité est applicable à tout remorqueur qui entreprend, en aval d'Isaktcha, une opération pour laquelle la force de son moteur est insuffisante.

§. 6.

O wykroczeniach przeciwko przepisom części VI, o holowaniu.

Art. 141.

Wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów artykułu sto jedenastego (111), drugiego ustępu artykułu sto dwunastego (112), artykułów sto czternastego, sto dwudziestego i sto dwudziestego pierwszego (114, 120 i 121) niniejszego statutu, będzie karane grzywną od dwudziestu do stu dwudziestu franków.

Tej samej karze ulegają wszelkie statki holujące, które podejmują się holowania poniżej Isakczy nie mając machiny o odpowiedniej sile.

Art. 142.

Sont punies:

D'une amende de dix francs au moins et de trente francs au plus, les contraventions commises contre les dispositions de l'article cent treize (113);

D'une amende de vingt francs au moins et de soixante francs au plus, les contraventions commises contre l'une des dispositions des articles cent dix-sept et cent dix-neuf (117 et 119);

Et d'une amende de quarante francs au moins et de cent vingt francs au plus, les

Art. 142.

Karane będą:

Grzywną od dziesięciu aż do trzydziestu franków wykroczenia popełnione przeciwko przepisom artykułu sto trzynastego (113);

grzywną od dwudziestu do sześćdziesięciu franków wykroczenia popełnione przeciwko jednemu z przepisów zawartych w artykułach sto siedmnastym i sto dziewietnastym (117 i 119);

a grzywną od czterdziestu do stu dwudziestu franków wykroczenia przeciwko prze-

contraventions commises contre la disposition de l'article cent dix-huit (118) du présnte réglement.

Art. 143.

Les dispositions de l'article cent quarante (140) ci-dessus sont également applicables, pour le recouvrement des amendes, aux remorqueurs à bord desquels les contraventions ont été commises.

§. 7.

Contraventions contre les dispositions spéciales du titre VII.

Art. 144.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles cent vingt-deux, cent vingt-trois et cent vingt-quatre (122, 123 et 124) du présent réglement est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Art. 145.

Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions des dits articles cent vingt-deux, cent vingt-trois et cent vingt-quatre (122, 123 et 124), ou une contravention prévue et punie par l'un des articles cent vingt-neuf et cent trente (129 et 130) du présent réglement, est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionné par le bâtiment, train de bois ou radeau contrevenant, aux ouvrages de la Commission européenne du Danube ou de l'autorité qui lui aura succédé, à leur matériel flottant ou à quelqu'autre le leurs propriétés, l'amende encourue par le contrevenant est de deux cent cinquante francs au moins et de deux mille cinq cents francs au plus.

§. 8.

Injures et voies de fait.

Art. 146.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés

pisom zawartym w artykule sto ośmnastym (118) niniejszego statutu.

Art. 143.

Przepisy artykułu sto czterdziestego (140) odnoszą się także pod względem pokrycia kar pieniężnych do statków holujących, na pokładzie których popełnione zostały wykroczenia.

§. 7.

O wykroczeniach przeciwko przepisom szczególnym części VII.

Art. 144.

Wszelkie wykroczenie przeciwko jednemu z przepisów zawartych w artykułach sto dwudziestym drugim, sto dwudziestym trzecim i sto dwudziestym czwartym (122, 123 i 124) niniejszego statutu, karane będzie grzywną od pięćdziesięciu aż do sto pięćdziesięciu franków.

Art. 145.

Jeżeli wykroczenie popełnione przeciwko jednemu z przepisów zawartych w artykułach sto dwudziestym drugim, sto dwudziestym trzecim, i sto dwudziestym czwartym, (122, 123 i 124), lub wykroczenie przewidziane z oznaczeniem kary w artykule sto dwudziestym dziewiątym, i sto trzydziestym (129 i 130) niniejszego statutu, łączy się lub pociąga za sobą szkodę albo zniszczenie jakiekolwiek, zrządzone przez wykraczające okręty lub tratwy wszelkiego rodzaju, na robotach komisyi europejskiej Dunaju lub władzy która po niej nastąpi, na jej materyale ruchomym albo na jakiejkolwiek innej jej własności, wykraczający ulega grzywnie od dwustu pięćdziesięciu aż do dwóch tysięcy pięciu set franków.

§. 8.

Obrazy słowne i czynne.

Art. 146.

Wszelka obraza lub zniewaga i wszelka pogróżka względem ajentów ustanowionych

au maintien de la police de la navigation ou à la perception des taxes établies à l'embouchure de Soulina, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle les dits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police ou de la perception des taxes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à trois cents francs.

do służby policyjnej nad żeglugą, albo do poboru przepisanych opłat przy uściu sulińskiem, podczas gdy pełnią swoje czynności, jakoteż wszelka zniewaga lub obraza władzy która rzeczonych ajentów upoważniła, będzie karana grzywną od dziesięciu do pięćdziesięciu franków.

W przypadku zamierzonego lub wykonanego czynnego znieważenia ajentów policyjnych lub taksy pobierających, w chwili, gdy pełnią swoje czynności, grzywna może być podwyższona aż do trzystu franków.

Chapitre II.

Règles pour l'application des amendes.

Art. 147.

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Art. 148.

Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive pour les capitaines des bâtiments de mer, lorsque les deux contraventions sont commises sans que le bâtiment ait quitté le Danube dans l'intervalle.

Pour les patrons d'allége, pour les capitaines des remorqueurs et pour les pilotes, il y a récidive, lorsque la contravention se renouvelle dans l'espace d'une année.

Pour les conducteurs de radeaux et trains de bois, il y a récidive dans la contravention commise contre les dispositions de l'article soixante (60) du présent réglement, lorsque deux ou plusieurs radeaux ou trains de bois expédiés par le même propriétaire ou vendeur et ayant des dimensions supérieures à celles qui sont prescrites par ledit article, sont trouvés naviguant dans le bras de Soulina, sans être remorqués par un bateau à vapeur, entre le premier Janvier et le trente-un Décembre de la même année.

Rozdział II.

Przepisy o nakładaniu grzywien.

Art. 147.

Przekroczenia wywołane siłą wyższą nie ulegają karom pieniężnym.

Art. 148.

W przypadkach powtórnych maksymum grzywny może być podwójone.

Za wykraczających powtórnie uważa się kapitanów okrętów morskich wtedy, gdy drugie wykroczenie popełnią nim okręt opuści Dunaj.

Za wykraczających powtórnie uważa się szyprów lichtanu, kapitanów statków do holowania i rotmanów wtedy, gdy wykroczą ponownie w ciągu roku.

Konduktorowie tratew wszelkiego rodzaju, uważani są za wykraczających powtórnie przeciwko przepisom artykułu sześćdziesiątego (60) niniejszego statutu, jeżeli dwie lub więcej tratw, wysłanych przez jednego i tego samego właściciela lub sprzedawcę i mające wymiary większe od tych, które rzeczonym artykułem są przepisane, będą płynęły w ramieniu sulińskiem nie holowane przez statek parowy, w którymkolwiek czasie pomiędzy pierwszym stycznia a trzydziestym pierwszym grudnia jednego i tegoż samego roku.

Dans le cas de l'article soixante-deux (62) ci-dessus, il y a récidive, lorsque la contravention a été commise à bord du même radeau ou train de bois, pendant deux ou plusieurs nuits, au cours du même voyage.

W przypadku przewidzianym artykułem sześćdziesiątym drugim (62) wykroczenie uważa się za powtórne, gdy jest popełnione na pokładzie jednej i tej samej tratwy w dwóch lub więcej nocach w ciągu tej samej podróży.

Art. 149.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

Art. 149.

Niezawiśle od kar pieniężnych można zapozwać wykraczających przed sądy właściwe o wynagrodzenie zrządzonej szkody.

Art. 150.

Les capitaines sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Art. 150.

Kapitanowie są osobiście odpowiedzialni za wykroczenia swojej załogi.

Art. 151.

L'inspecteur-général de la navigation et le capitaine du port de Soulina connaissent des contraventions commises dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent réglement, et prononcent, en première instance, l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

La notification de leurs sentences est faite à Soulina, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale, de laquelle relève la partie condamnée, si la contravention a été commise pendant un voyage à la descente; elle est faite à la même autorité, dans le port de destination du bâtiment, lorsque la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte; elle peut de même être faite valablement à la personne.

Art. 151.

Inspektor jeneralny żeglugi i kapitan portowy Suliny rozpoznają wykroczenia popełnione w ich zakresie przeciwko przepisom niniejszego statutu i skazują w pierwszej instancyi na grzywny, wykroczeniom tym odpowiadające.

Wyroki ich ogłaszają się w Sulinie w biurze władzy konsularnej lub miejscowej, której podlega strona skazana, jeżeli wykroczenie popełniono w podróży z biegiem wody; jeżeli zaś wykroczenie popełniono w ciągu podróży pod wodę, w biurze tej samej władzy ale w porcie do którego okręt płynie; toż samo może nastąpić ze skutkiem przeciwko osobie.

Art. 152.

Le montant des amendes est versé à Soulina, entre les mains du directeur de la caisse de navigation, et pour les bâtiments de mer, ce paiement est effectué, en tout état de cause, avant celui des droits de navigation qu'ils ont à payer en sortant du fleuve.

Art. 152.

Grzywny płaci się w Sulinie do rąk dyrektora kasy żeglugowej, a okręty morskie płacą takowe przed wszystkiemi należytościami żeglugowemi które winny opłacić opuszczając rzekę.

Art. 153.

L'appel contre les jugements en condamnation est porté, dans les trois mois de la no-

Art. 153.

Przeciwko wyrokom skazującym na karę można odwołać się w ciągu trzech miesięcy

tification, soit devant la Commission européenne, ou devant l'autorité qui lui succédera, soit devant le tribunal mixte qui pourra être éventuellement institué à cet effet.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné, à titre provisoire, à la caisse de navigation et y reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Le jugement rendu sur l'appel est définitif et ne peut être l'objet d'aucun recours quelconque.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois, à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la caisse de navigation.

po jego ogłoszeniu, do komisyi europejskiej, albo do władzy, która po niej nastąpi, albo też do sądu mięszanego, który w tym celu będzie może ustanowiony.

W przypadku odwołania się, należy złożyć grzywnę tymczasowo w kasie żeglugowej gdzie zostaje w zachowaniu aż do rozstrzygnięcia sprawy.

Wyrok na odwołanie się wydany jest stanowczym i nie może być przedmiotem żadnego innego rekursu.

Odwołania nie przyjmuje się po upływie trzech miesięcy od ogłoszenia wyroku a grzywna staje się stanowczo własnością kasy żeglugowej.

Dispositions finales.

Art. 154.

Le présent réglement entrera en vigueur le premier Mars 1871.

Cesseront d'avoir force de loi, à partir de cette même date:

1. Le réglement de navigation et de police en date du 2 Novembre 1865, annexé à l'acte public du même jour, avec les modifications introduites dans ledit réglement par les nouvelles dispositions relatives au pilotage et au service des alléges, édictées le 16 Avril 1868, le 22 Avril et le 30 Octobre 1869;

2. Les dispositions sur la navigation des radeaux et trains de bois, des 12 Mai et 13 Octobre 1866;

3. Les dispositions de police arrêtées dans l'intérêt des travaux d'amélioration du bas-Danube, le 21 Avril 1868;

4. Les réglements relatifs au remorquage, en date des 2 Novembre 1867 et 22 Avril 1869;

5. Et les dispositions additionnelles relatives au mouillage dans le port de Soulina édictées le dit jour 22 Avril 1869.

Przepisy końcowe.

Art. 154.

Statut niniejszy wejdzie w moc obowiązującą od pierwszego marca 1871.

Od tego czasu utracą moc prawa:

1. Statut żeglugowy i policyjny z dnia 2 listopada 1865 przydany do aktu z tej samej daty ze zmianami zaprowadzonemi w rzeczonym statucie nowemi przepisami tyczącemi się służby rotmańskiej i lichtowania a wydanemi dnia 16 kwietnia 1868, dnia 22 kwietnia i dnia 30 października 1869.

2. Przepisy o spławianiu tratw wszelkiego rodzaju z dnia 12 maja i 13 października 1866.

3. Przepisy policyjne z dnia 21 kwietnia 1868 tyczące się robót amelioracyjnych na dolnym Dunaju.

4. Przepisy o holowaniu, z dnia 2 listopada 1867 i z dnia 22 kwietnia 1869,

5. Przepisy dodatkowe także z dnia 22 kwietnia 1869, tyczące się zarzucania kotwicy w porcie Suliny.

Art. 155.

Le présent réglement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission européenne ou par l'autorité internationale qui lui sera substituée en vertu de l'article 17 du traité de Paris.

Fait à Galatz, le huit Novembre 1870.

Signe: **de Pottenburg**
J. Stokes
B. Berio
Radowitz
d'Offenberg
Ismaïl.

Art. 155.

Statut niniejszy może być zmieniony wedłag potrzeby czy to przez komisyą europejską, czyli też przez władzę międzynarodową, która na mocy artykułu 17 traktatu paryskiego, zajmie jej miejsce.

Działo się w Gałaczu dnia ósmego listopada 1870.

Podpisali: **Pottenburg** r. w.
J. Stokes r. w.
B. Berio r. w.
Radowitz r. w.
d'Offenberg r. w.
Izmail r. w.

Statut powyższy ogłasza się niniejszem odnośnie do załacznika *A* aktu żeglugi u uść Dunaju z dnia 2 listopada 1865 (Dz. u. p. Nr. 109 z roku 1866).

Wiedeń, dnia 12 stycznia 1873.

C. kr. minister handlu:

Banhans.